MOTO.IT
GUIDA LA PASSIONE

Spedizione su abbonamento gratuito
Ricevi Moto.it Magazine »

Periodico elettronico di informazione motociclistica

10 Luglio **2012** | Anno **02** | Numero **69**

Numero **69**
10 Luglio 2012
85 Pagine

MotoGP Germania

Primo trionfo stagionale per Dani Pedrosa Rossi: "Audi mi vuole!"

Mercato

La commessa di Poste Italiane impenna le vendite, che restano basse

Nico Cereghini

"Belli i raduni, ma non quelli in autostrada"

| VIDEO ESCLUSIVO |

Due ruote, una passione

da **Pag. 2 a Pag. 5**

PROVA
APRILIA
SRV 850 ABS/ATC

All'Interno

NEWS: Continental, il test in pista dei nuovi pneumatici | **Rizoma** la tecnologia si fa arte | **Trentamila** al raduno dello Stelvio | **SBK: Monza** l'asfalto era difettoso, i responsabili sapevano! | **MX: Philippaerts:** "Ci sarò, più forte di prima!"

VIDEO ESCLUSIVO

Due ruote, una passione

di Ippolito Fassati | Una moto, una bici, un bosco: una sfida. Possono convivere due passioni? Per rispondere abbiamo creato un video spettacolare con protagonisti due campioni: Antoine Méo e Marco Aurelio Fontana

Due ruote, una passione
L'idea ci frullava in testa da tanto tempo. Le discussioni in redazione erano accese. La conclusione era sempre la stessa. Chi va in moto spesso ama andare anche in bici. Vuoi per allenarsi o per godersi le strade più belle o per addentrarsi nei boschi. E' sempre e comunque una forte passione a guidarci in entrambe le discipline. Il manubrio, le ruote, le dinamiche di guida. Cambia il motore ma non lo spirito con cui sfidiamo noi stessi o i nostri amici. E allora perché non provare a rompere un tabù? Proviamo a dirlo. Bici e moto possono convivere. In strada e in offroad. Se da principio ci si guarda con sospetto, poi si scopre che condividiamo tutti la stessa passione. Se si rispetta il luogo in cui si esercita il proprio sport preferito e, se conosciamo le esigenze degli utenti della bici e viceversa, potremo tutti trarne vantaggio. Per amplificare questo messaggio abbiamo voluto realizzare un video spettacolare. Abbiamo coinvolto due super Campioni, entrambi appassionatissimi delle due discipline: Antoine Méo e Marco Aurelio Fontana (leggi l'intervista). Abbiamo coinvolto KTM, che ha appena rilasciato sul mercato una moto che riassume perfettamente questi concetti, la Freeride (leggi la prova): poco rumore, gomme da trial, emissioni bassissime, ma grandi numeri! Per essere "super partes", a realizzare il filmato abbiamo chiamato Marco Toniolo, "guru" della MTB, che non solo è un bravissimo e conosciuto regista, ma è anche il creatore di mtb-forum.it, "bibbia" degli appassionati delle ruote grasse. Volume al massimo! E fateci sapere cosa ne pensate. M

> E allora ***perché non provare*** a rompere un tabù? Proviamo a dirlo. ***Bici e moto possono convivere***

PROVA MAXI SCOOTER

Potenza sotto controllo!

di Francesco Paolillo | L'Aprilia SRV 850 non è più solo lo scooter più veloce e potente del mercato, ora grazie all'ABS e al controllo di trazione ATC, è davvero un punto di riferimento tecnologico. Il suo prezzo? 10.290 euro, quindi 660 in più rispetto al modello base

Sono passati solo 3 mesi dalla presentazione dell'Aprilia SRV 850, che il nostro Tanketto ha testato sulle strade della Toscana, che veniamo invitati in quel di Noale per provare il maxi scooter veneto, in versione full electronic cioè ABS/ATC. L'ABS, auspicato da Tanketto nella prima presa di contatto, entra a far parte degli accessori di questo scooter bicilindrico, ma non contenti i tecnici Aprilia hanno voluto esagerare e prendendo a piene mani dalle dotazioni tecniche che equipaggiano le RSV4, Tuono e Dorsoduro, hanno equipaggiato l'SRV con il controllo di trazione ATC e due mappature per il motore. Escludendo il cugino Piaggio Liberty Sport Touring 350, che ha portato all'esordio il controllo di trazione nel settore degli scooter, l'SRV 850 ABS/ATC è il primo, e anche l'unico maxi scooter dotato di tale tecnologia. Non storcete il naso, voi che già denigrate l'antibloccaggio dei freni, il controllo di trazione è utile e la prova di oggi lo ha dimostrato.

La prova

In sella al nuovo SRV 850 ABS/ATC, non cambia nulla rispetto a quanto provato da Maurizio Tanca, Tanketto per gli amici, pochi mesi fa in Toscana, quindi se volete approfondirne la conoscenza, dello scooter Aprilia, non di Maurizio, vi consiglio la lettura della prova completa, mentre oggi cercheremo di concentrarci sugli aspetti legati all'ABS e soprattutto all'ATC. Un percorso che si snoda per circa 100 km nei dintorni di Noale, fino a percorrere la famosa Strada Del Vin Bianco di Valdobbiadene, ci consentirà di farci un'idea sull'efficienza di tali sistemi. Esco dallo stabilimento Aprilia con il mio SRV 850 in configurazione mappa del motore Standard, che permette anche l'esclusione dell'ATC, che tanto per intenderci significa Aprilia Traction Control, semplicemente agendo su un pulsante posizionato sul blocchetto destro (lo stesso che permette la selezione della mappa Sport per la quale non è prevista l'opzione ATC Off) ma visto che lo dobbiamo provare, per ora eviterò di farlo. L'erogazione del bicilindrico a V è esemplare, vibra nulla e in compenso è sempre pronto a prendere giri e ad accelerare con vigore (gli oltre 70 cavalli sono tutti in gran forma!). La posizione di guida è soddisfacente, mentre l'assetto delle sospensioni rappresenta un giusto compromesso tra confort e precisione di guida. L'asfalto scivoloso e le numerose rotonde che incontriamo nella prima parte della prova, rappresentano il primo esame per le diavolerie elettroniche di cui è portatore sano il nostro SRV 850. Si inizia con una manata doppia sulle leve del freno, tanto per tentare di innescare un bloccaggio delle ruote, particolare che naturalmente non si verifica dato che le centraline che ricevono i segnali dalle ruote foniche montate sui cerchi, intervengono in maniera alquanto solerte, e permettono di effettuare la manovra senza rischi alcuno. Allora vorrà dire che la manata la daremo al gas durante la percorrenza di una rotonda caratterizzata da un asfalto buono per giocarci a biliardo. Nulla avviene, se non il lampeggiare della spia ATC sul cruscotto. L'SRV esce dalla rotonda senza batter ciglio, e senza scomporsi minimamente. Certo questo non è lo stile di guida del "bravo scooterista", e le modalità di frenata e

accelerazione sono state più da "manuale del teppista stradale", che non da utente modello, ma è pur vero che senza l'ausilio dell'elettronica, tali manovre avrebbero richiesto esperienza e concentrazione decisamente superiori (con un fattore rischio notevolmente più elevato). Proseguendo lungo il percorso di prova, alterno le mappature Standard e Sport, tanto per apprezzarne le differenze. Con la prima il bicilindrico Aprilia rende tutto più facile al guidatore, fluido e sornione reagisce in maniera sportiva solo quando si apre tutto il gas (e le farfalle dell'alimentazione sono completamente aperte), mentre il controllo di trazione ha un limite più basso di intervento, motivo per il quale su asfalti poco dotati in fatto di grip, o magari in caso di pioggia o temperature particolarmente rigide, è facile sentirlo intervenire in fase di accelerazione in uscita dalle curve più lente, con un taglio dell'accensione prima e in caso si sia davvero esagerato, con un intervento sull'alimentazione. Tutto ciò avviene in maniera assolutamente progressiva e per nulla fastidiosa. Con la seconda mappa, la Sport, viene fuori l'animo sportivo dell'SRV 850, ora più reattivo alle aperture di gas e con il contagiri che sale con maggior brio (anche il tachimetro naturalmente) mentre l'intervento dell'ATC ha dei limiti leggermente superiori, che permettono di sfruttare maggiormente le doti ciclistiche e le prestazioni del maxiscooter Aprilia, oltre al buon grip offerto dalle Pirelli Diablo Scooter di primo equipaggiamento. L'intervento dell'ATC è limitato alle situazioni limite, come quando si esagera con le pieghe e il cavalletto centrale, strisciando a terra, tende ad alleggerire il posteriore. L'ATC in queste condizioni previene situazioni sgradevoli e potenzialmente pericolose semplicemente mantenendo il retrotreno sulla traiettoria ideale. L'ABS montato sull'SRV 850, che ho volutamente mettere alla prova sin dalle prime battute, nell'arco

"***L'erogazione*** del bicilindrico a V ***è esemplare***, vibra nulla e in compenso ***è sempre pronto*** a prendere giri e ***ad accelerare con vigore***"

1 Hanno equipaggiato l'SRV con il controllo di trazione ATC e due mappature per il motore.

2 La posizione di guida è soddisfacente.

3 L'ABS montato sull'SRV 850 si è comportato in modo ottimo, poco invasivo, ma soprattutto rapido nell'inserimento.

del test su strada si è comportato in modo ottimo, poco invasivo, ma soprattutto rapido nell'inserimento e nel ripristino delle condizioni di aderenza ottimali. L'ABS appare particolarmente in sintonia con la coppia di dischi da 300 mm anteriori, potenti ma anche modulabili (leggermente spugnosa la leva, ma è una caratteristica voluta e tipicamente riconducibile agli impianti frenanti dotati di antibloccaggio) mette però in risalto una certa esuberanza del freno a disco posteriore da 280 mm. Come aveva rilevato in precedenza Tanketto, questo tende al bloccaggio con fin troppa facilità: ebbene, sull'SRV 850 ABS/ATC il bloccaggio è una eventualità remota, ma è anche vero che l'antibloccaggio è chiamato un po' troppo spesso all'ordine. Un suggerimento potrebbe essere quello di frenare come se si stesse guidando una moto, e quindi di sfruttare maggiormente il freno anteriore piuttosto che affidarsi ad entrambi, come solitamente si fa a bordo degli scooter.

Che Bomba
Certo che, per molti aspetti, la distanza tra moto e scooter si è molto ridotta negli utimi anni (con i pro ed i contro).
Luke200824 *- 28/06/2012*

Gran mezzo!!!
Che gran scooter...provato per un mesetto senza APRC PACK...davvero esagerato! Davvero al vertice questo aprilia.
maxhgt *- 28/06/2012*

Leggi e partecipa **ai commenti »**

APRILIA
SRV 850 ABS
€ 10.290

SCHEDA TECNICA

Tempi: 4
Cilindri: 2
Cilindrata: 839.3 cc
Disposizione cilindri: a V di 90°
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Potenza: 76 cv (55.9 kW) / 7750 giri
Coppia: 7.8 kgm / 6000 giri
Marce: AV
Freni: DD-D
Misure freni: 300-280 mm
Misure cerchi (ant./post.): 16'' / 15''
Normativa antinquinamento: Euro 3
Peso: 249 kg
Lunghezza: 2237 mm
Larghezza: 790 mm
Altezza: 780 mm
Capacità serbatoio: 18.5 l
Segmento: Scooter Ruote basse

Continental. Il test di ContiRaceAttack Comp. Endurance e ContiSportAttack 2

di Andrea Perfetti | Siamo scesi in pista con la Kawasaki Z1000SX e le Suzuki GSX-R 600 e 750 per provare i nuovi pneumatici del costruttore tedesco. Delle vere gomme da gara omologate per la strada le prime, delle ottime sportive "tuttofare" le seconde

Continental. Il test in pista dei nuovi ContiRaceAttack Comp. Endurance e i ContiSportAttack 2

San Martino del Lago (Cremona) - La Casa tedesca ha presentato due nuovi pneumatici omologati per l'uso stradale sportivo, con un occhio di riguardo per la circolazione in pista. La presa di contatto è avvenuta infatti presso il nuovo circuito di San Martino del Lago, su un tracciato con delle belle curve da raccordare, cambi di direzione e un rettilineo di ben un chilometro che stressa a dovere la carcassa e la mescola della gomma anteriore, chiamata a sopportare la violenta frenata a circa 250 km/h. La Continental ha registrato un fatturato di 26 miliardi di euro nel 2010, valore che la pone tra le maggiori fornitrici dell'industria automobilistica a livello mondiale. Non solo, l'azienda di Hannover fornisce anche impianti frenanti, componenti per motori e molto altro ancora, con un organico di ben 160.000 persone in 45 paesi. In un universo così variegato non potevano mancare le moto, a cui sono dedicate importanti risorse nella ricerca presso l'incredibile centro ContiDrom (un'area di 160 ettari dove sono svolti oltre 12.000 test all'anno).

ContiSportAttack 2

Abbiamo provato i nuovi pneumatici stradali in sella a due moto molto diverse tra loro, la sport tourer Kawasaki Z1000SX e la supersport Suzuki GSX-R 600. Le ContiSportAttack 2 si prestano infatti a un utilizzo a 360°, ottime sulla strada e valide anche per qualche turno tirato in pista (non per niente sono montate di primo equipaggiamento sulla BMW S 1000 RR 2012). Il tempo di rodaggio della gomma è ridotto al minimo grazie al trattamento Traction Skin, che rende la superficie ruvida al tatto e immediatamente capace di "legare" con l'asfalto una volta che è in temperatura. La tecnologia Continuous Compound e la mescola Black Chili, ricca di carbonio e di silice, sono impiegate per migliorare il grip su asfalto asciutto la prima, e l'aderenza su quello bagnato la seconda. Il Continuous Compound fa sì che la mescola vari a seconda della zona del battistrada senza che vi siano i gradini di congiunzione tipici dei bi o tri-mescola. Il polimero di carbonio impiegato nella mescola Black Chili rende la gomma rigida e resistente sull'asfalto più caldo, limitando lo scivolamento ai massimi angoli di piega. Iniziamo a prendere

ContiSportAttack 2

Anteriore:
110/70 ZR 17 M/C (54 W) TL
120/60 ZR 17 M/C (55 W) TL
120/70 ZR 17 M/C (58 W) TL
Posteriore:
150/60 ZR 17 M/C (66 W) TL
160/60 ZR 17 M/C (69 W) TL
180/55 ZR 17 M/C (73 W) TL
190/50 ZR 17 M/C (73 W) TL
190/55 ZR 17 M/C (75 W) TL

confidenza con le ContiSportAttack 2 alla guida della Z1000SX. Il profilo dell'anteriore dona alla moto un buono handling, la Kawasaki è infatti rapida nello scendere in piega e tiene bene la corda. In uscita di curva la compressione della sospensione posteriore aumenta il sottosterzo, mentre lo pneumatico garantisce un ottimo grip anche dopo diversi giri a ritmo sostenuto. È difficile percepire il limite di tenuta dell'anteriore, che è davvero elevato, mentre dietro ogni scivolamento della gomma viene fedelmente trasmesso al pilota che ha quindi esatto sentore di cosa accade sotto le ruote.
Saltiamo in sella alla Suzuki GSX-R 600, più piccola e meno potente della Kawasaki, ma dotata di una ciclistica e di un motore che in pista fanno scintille. Le prestazioni sul circuito di San Martino del Lago ovviamente migliorano e, grazie alle sospensioni più sportive, possiamo saggiare le doti "racing" delle ContiSportAttack 2. L'anteriore conferma le doti di maneggevolezza e di ottimo handling; è assai limitata anche la tendenza auto raddrizzante quando si frena a moto ancora piegata. Al posteriore il discorso in parte cambia. La ciclistica della Gixxer consente infatti di accelerare forte a moto inclinata in uscita di curva e dopo alcuni giri di pista il posteriore inizia ad avvertire l'approssimarsi del limite. Si sente uno lieve scivolamento dello pneumatico, che viene però chiaramente comunicato al pilota. Delle ContiSportAttack 2 si apprezzano infatti non solo il grip e la maneggevolezza, ma anche e soprattutto la capacità di trasmettere al pilota il livello di aderenza della gomma sull'asfalto. In sintesi, delle ottime gomme stradali che sanno dire la loro anche su diversi turni in pista con moto di vario genere.

ContiRaceAttack Comp. Endurance

Continental con ContiRaceAttack Comp. Endurance introduce il nuovo pneumatico in mescola omologato per la circolazione su strada. Omologato per velocità oltre i 270 km/h, è un'evoluzione del noto ContiRaceAttack Comp. e sostituisce il ContiRaceAttack Street. Il ContiRaceAttack Comp Endurance ha debuttato all'ultima 24 Ore di Le Mans a fine settembre 2011. Si tratta a tutti gli effetti di una gomma in mescola da pista, che però si presta anche all'uso su strada (ed è per questo omologata). È stata progettata e pensata per chi utilizza spesso la moto in pista, ma ha anche la necessità di spostarsi su strada. A differenza di altre gomme racing, sopporta diversi cicli di riscaldamento / raffreddamento e sarà presto disponibile anche nella misura 180/60-17.Prima che la pioggia rovinasse il nostro test, abbiamo avuto modo di provare le nuove ContiRaceAttack Comp. Endurance in sella alla sportivissima Suzuki GSX-R 750. Il grip e la tenuta di strada sono di assoluto

ContiRaceAttack Comp. Endurance

Le misure
120/70ZR17 M/C (58W)
160/60ZR17 M/C (69W)
180/55ZR17 M/C (73W)
180/60ZR17 M/C (75W)
in arrivo a breve

190/50ZR17 M/C (73W)
190/55ZR17 M/C (75W)

rilievo, al pari dell'handling e della velocità nei cambi di direzione, resa ancora maggiore dal profilo appuntito dell'anteriore. Abbiamo condotto solo alcuni giri, prima che arrivasse il temporale, ma ci sono bastati a toccare con mano la grande sicurezza che le ContiRaceAttack Comp. Endurance offrono in pista. Di rilievo anche il tempo di warm up, reso davvero basso dalla particolare tecnologia Traction Skin impiegata sul battistrada.

Le pressioni di gonfiaggio per l'uso in pista a freddo:
RaceAttack Comp. Endurance
Ant. 2,1 bar
Post 180 1,5 bar
Post 190/55 1,4 bar
Post 190/50 1,4 bar
Post 160 1,8 bar
SportAttack 2
Ant. 2,2/2,3 bar
Post 180 1,4/1,5 bar
Post 190/55 1,4/1,5 bar
Post 190/50 1,4 bar
Post 160 1,8 bar

Per quanto riguarda le pressioni su strada, Continental raccomanda di fare riferimento al libretto di uso e manutenzione e alle pressioni indicate dalla casa costruttrice del veicolo.

SPECIALE MOTOGP

IL GRAN PREMIO DI GERMANIA

Pedrosa vince il GP di Germania

di Giovanni Zamagni | Primo trionfo stagionale per Dani Pedrosa, con Jorge Lorenzo secondo e Andrea Dovizioso terzo. Cade all'ultimo giro Casey Stoner, sesto Valentino Rossi

Primo trionfo stagionale per Dani Pedrosa, con Jorge Lorenzo secondo e Andrea Dovizioso terzo. Cade all'ultimo giro Casey Stoner, nel tentativo di tenere il ritmo di Pedrosa, sesto Valentino Rossi, che nel finale ha vinto una spettacolare sfida con Bautista, Crutchlow, Barbera e Hayden.E' stata una gara avvincente, con i due piloti Honda a giocarsi il successo racchiusi al massimo in mezzo secondo, Lorenzo terzo a fare gara solitaria, Dovizioso, Crutchlow e Spies in tre decimi in lotta per il quarto posto, e un nutrito gruppo con Bradl, le Ducati e Bautista (che si è aggiunto nel finale, in grande rimonta dall'ultima posizione) in continua bagarre.

PEDROSA IMBATTIBILE

Partito come al solito a cannone, Pedrosa è resistito in testa un giro e mezzo e quando Stoner lo ha infilato con un sorpasso da applausi, si è temuto – per lo spettacolo – che l'australiano se ne potesse andare. Ma, questa volta, lo spagnolo non aveva nessuna intenzione di mollare e sfruttando al massimo la pista favorevole, è riuscito a rimanere attaccato al rivale, sempre in scia e sempre pronto ad approfittare di una eventuale sbavatura. Stoner non ha sbagliato, ma Pedrosa è comunque riuscito a passarlo alla prima curva del 19esimo passaggio, con Casey che, poche curve dopo, ha preso una brutta imbarcata. Il campione del mondo ci ha messo qualche giro per riprendersi, poi si è rifatto sotto, pronto a giocarsi il trionfo nell'ultimo giro. Sembrava che ne avesse di più, ma in una sinistra in salita Casey ha perso il controllo della sua RC213V ed è finito a terra, mentre Pedrosa tagliava in solitario il traguardo, facendo segnare il primato della pista, un attimo prima che iniziasse a piovere forte. Un successo – il primo stagionale – davvero importante e che proietta Dani al secondo posto in campionato a 14 punti da Lorenzo, nuovamente capoclassifica.

LORENZO FORTUNATO

Dopo la grande sfortuna di Assen, Lorenzo, questa volta, è stato fortunato, riuscendo a conquistare un insperato secondo posto e guadagnando, contemporaneamente, 20 punti secchi su Stoner, adesso terzo in campionato a 20 punti da Lorenzo e a 6 dal compagno di squadra. Per una volta, però, Jorge non è stato efficace come aveva dimostrato di poter essere in prova, forse penalizzato dalla scelta della gomma dura posteriore, imposta dalla Bridgestone, visto le maggiori temperature rispetto alle qualifiche. Forse anche per questo è stato un po' in difficoltà e il distacco pesante preso sul traguardo – 15 secondi – la dice lunga sulla opacità – si fa per dire naturalmente – del suo GP di Germania.

GRANDE DOVIZIOSO

Come Lorenzo, anche Dovizioso è stato un po' fortunato a salire sul podio, ma la sua gara è stata convincente, con Andrea ancora una volta davanti a Ben Spies, nonostante guidi una moto teoricamente (e praticamente) inferiore. Dovizioso, come ormai succede spesso dall'inizio del campionato, si è ritrovato a battagliare con Crutchlow, che però è finito fuori pista al 26esimo giro proprio nel tentativo di superare l'italiano. "Liberatosi" di Cal, si è fatto sotto Spies, ma per il Dovi era troppo importante finirgli davanti, per mille motivi, e nell'ultimo giro è stato impeccabile, impedendo al rivale quasi tentativo di sorpasso. Per Andrea, con una moto satellite, è bene ribadirlo, è il terzo podio stagionale, secondo consecutivo. E Lorenzo, questa volta, non era così lontano: i due sono arrivati sul traguardo separati di 5"6.

ROSSI TENACE

Al quinto posto è arrivato Stefan Bradl, protagonista di una gara abbastanza incolore, mentre Valentino Rossi è riuscito ad avere ragione, proprio nel finale, della lotta tra i piloti Ducati, dopo essere stato il terzo dei tre durante la gara. Ma Valentino ha tirato fuori l'orgoglio e in un concitato ultimo giro ha ottenuto un sesto posto a 157 millesimi da Bradl, con Bautista, Crutchlow, Barbera e Hayden nella sua scia: per Rossi una piccola soddisfazione, ma i primi rimangono lontanissimi.

I PRIMI COMMENTI

Pedrosa: "Alla fine è arrivata la vittoria: mi mancava tanto! Ma è stata dura, perché Stoner era veramente forte e quando è andato davanti ha imposto un ritmo impressionante. Poi, quando sono riuscito a passarlo, mi è sempre rimasto in scia e sapevo che me la sarei giocata all'ultimo giro. Qui mi sentivo forte, staccavo profondo, ero fiducioso di potercela fare, ma negli ultimi km ho spinto ulteriormente finchè lui ha commesso un errore".

Lorenzo: "Ho visto una tuta arancione nella sabbia, ma non sapevo se era Stoner o Pedrosa. In questo GP tutto sembrava contro di noi, invece ho conquistato 20 punti importantissimi. Avrei preferito che io non fossi caduto ad Assen e che Casey non fosse scivolato qui... Oggi ho faticato tantissimo, era impossibile stare con le Honda".

Dovizioso: "Ho raccolto un podio per la caduta di Stoner, ma ho fatto una bella gara, raccogliendo tantissime informazioni utili. Ho fatto addirittura il mio miglior tempo nell'ultimo giro e anche questo è un dato molto significativo- Mi trovo molto bene con questa moto, qui ho fatto una gara ancora più importante delle precedenti, in un circuito dove, fino a pochi minuti fa, nemmeno sapevo dove fosse il podio...".

Rossi: "Audi mi vuole!"

di Giovanni Zamagni | Rossi dopo l'incontro con Audi: "Vogliono portare avanti questo progetto con me: vale la pena pensarci"

Il distacco dai primi rimane pesantissimo – 28"050, quasi un secondo al giro -, anche se si dimezza nei confronti della Yamaha – 15 secondi – ed è elevato anche nel giro secco, perché il miglior crono di Valentino Rossi è 0"989 più lento di quello di Pedrosa, ma di "soli" due decimi rispetto a quello di Lorenzo. Insomma, i punti negativi rimangono, ma ce n'è anche qualcuno positivo ed è stato comunque bello vedere Rossi aggressivo fino all'ultima curva, vincente nella sfida casalinga con Nicky Hayden ed Hector Barbera. "In gara è andata un pochino meglio. In questo fine settimana abbiamo deciso di lavorare su un setting un po' diverso, perché con l'altro soffro troppo con la gomma posteriore. Quindi abbiamo modificato la moto anche se, purtroppo, nelle prove ci abbiamo lavorato poco, però in gara la GP12 andava piuttosto e bene. E, soprattutto, così riesco ad avere un passo abbastanza veloce e, soprattutto, abbastanza costante fino alla fine. Purtroppo, il distacco dalle Honda è grande: sia ad Assen sia qui loro hanno fatto veramente un grande passo. Le Yamaha, però, erano vicine e non era troppo lontano nemmeno il podio. Ho provato un po' a lottare all'inizio, ma c'era sempre Barbera che faceva un po' di casino (strano... NDA) e quando ho capito che comunque non riuscivo a stare con le Yamaha, ho aspettato un pochino lì dietro per gli ultimi giri, perché tanto non avevo il passo per andarmene, purtroppo. Alla fine, quando mi sono messo a spingere, ho fatto un po' di sorpassi e avrei anche potuto attaccare Bradl all'ultima curva. Gli ero già di fianco, ma c'erano le bandiere gialle per la caduta di Stoner, altrimenti avrei anche potuto fare quinto. E' il miglior risultato stagionale sull'asciutto: dobbiamo continuare a utilizzare questo setting, anche se la moto è un po' più difficile da guidare. Ma così riesco a staccare forte e ad andare con un buon passo fino alla fine. Hayden ha continuato con l'assetto "standard Ducati", ma io con quello finisco subito la gomma posteriore e in frenata non ce la faccio più a fermarmi. Sembrava che con quell'assetto "standard Ducati" potessimo risolvere i nostri problemi, invece non ce l'abbiamo fatta e abbiamo deciso di tornare indietro".

Al Mugello continuerete su questa strada?
"Sì. Al Mugello spero di riuscire ad andare un pochino meglio: è una pista che mi piace molto e ci sono tutti i tifosi, bisogna cercare di fare qualcosa in più. Abbiamo girato una volta a giugno e non era andata male, ma bisognerà vedere con gli altri. Non credo che andremo là per vincere...".

Hai incontrato i responsabili dell'Audi?
"Sì, ho parlato con uno dei grandi capi: mi sono sembrati molto determinati di portare avanti questo progetto con me. E' una cosa importante: credo che potranno dare una mano alla Ducati per cercare di far tornare la moto competitiva e lottare per le prime posizioni. Sicuramente è stato un incontro positivo".

Tu sei determinato a portare avanti questo progetto con loro?
"Loro vorrebbero farlo con me, ma non abbiamo parlato dei dettagli: vale la pena pensarci"

Cosa può portare il gruppo Audi alla Ducati? Perché nel caso della BMW si è detto per molto tempo che hanno pagato il fatto di non conoscere il settore delle due ruote.
"Sì, la situazione è molto simile: l'Audi ha tanta gente brava, soldi e sanno come fare per vincere. Ma loro fanno le macchine e non hanno esperienza sulle moto, quindi ci potrebbe volere un po' di tempo. Adesso non so come loro vorranno organizzarsi, ma comunque avere la tecnologia di Audi in certi campi, può aiutare tanto anche una moto".

E poi avrebbero a disposizione Valentino Rossi.
"Visto come stanno andando gli ultimi anni, non so se sono ancora il miglior pilota... (ride, NDA), ma sicuramente so cosa ci vuole per fare andare forte la Ducati: speriamo di riuscirci.

Dovizioso: "Un risultato importante per tanti motivi"

di Giovanni Zamagni | Terzo, come settimana scorsa ad Assen e come a Barcellona. E se non fosse caduto a Silverstone, probabilmente, sarebbe il quarto podio (consecutivo) della stagione. Il Dovi migliora GP dopo GP

Terzo, come settimana scorsa ad Assen e come a Barcellona. E se non fosse caduto a Silverstone, probabilmente, sarebbe il quarto podio (consecutivo) della stagione. Insomma, Andrea Dovizioso può essere contento, anche se Pedrosa, Stoner e Lorenzo rimangono ancora un po' più veloci. Ma il Dovi migliora GP dopo GP ed aver conquistato due risultati così importanti su piste a lui sfavorevoli in passato, la dice lunga sui passi in avanti fatti dal pilota della Yamaha. "Qui sono sempre andato così male che non so nemmeno dove sia il podio" ha scherzato poco dopo aver tagliato il traguardo: una sintesi perfetta per inquadrare bene la situazione.

Andrea, terzo podio stagionale: questo è il più importante o il più significativo?
"Sono importanti tutti. Era importante conquistare il primo podio a Barcellona, importante quello di Assen su una posta difficile per me. Ma qui gli voglio dare ancora più valore, perché è una pista dove, in MotoGP, ho sempre fatto fatica: il terzo posto è la conferma che lavoriamo bene in prova, anche se, purtroppo, non riusciamo a fare il tempone. Ci concentriamo sulla distanza e in gara siamo veloci. Questo risultato è importantissimo per tanti motivi, in particolare perché siamo un team satellite e arrivare davanti a Spies e Crutchlow è fondamentale per il mio futuro. Ma, soprattutto, è importante per come sono riuscito a batterli: do grande importanza alla mia costanza in gara, riuscendo a contrastare gli altri in velocità – dove solitamente sono più in difficoltà - e non con le staccate; averlo fatto su questa pista è davvero bello e soddisfacente. Riuscire a girare tutta la gara in 1'23" basso, soprattutto alla fine quando la gomma era calata molta, mi soddisfa molto. Mi manca ancora un po' di velocità, anche se oggi ho fatto quasi la gara perfetta: volutamente non sono andato più forte all'inizio, perché sapevo che potevano venire fuori dei problemi e alla fine sarebbe stato peggio. Non sarei riuscito comunque a stare con le Honda e nemmeno con Lorenzo, anche se non era troppo lontano. L'obiettivo oggi era fare la gara che ho fatto: quando riesci a centrare il risultato sperato è sempre bello".

Dici: mi manca un po' di velocità. Dove?
"Per andare forte con la Yamaha devi cercare di lasciare i freni un pochino prima e fare più velocità in percorrenza. Al Sachsenring è complicato perché le caratteristiche del circuito non te lo permettono particolarmente e avendo avuto solo un turno sull'asciutto per lavorare, non ho potuto concentrarmi su questo. Al Mugello, se avremo tutti i turni con il sole, ci saranno le condizioni per riuscire a migliorare in questo: sono molto fiducioso, lì dovrei essere più competitivo rispetto agli ultimi 2 GP. La realtà è che riuscire a battere loro (Pedrosa, Stoner, Lorenzo NDA) e sentirsi forti come loro non è semplice. Bisogna andare al Mugello convinti, lavorare bene come avevo fatto l'anno scorso, quando avevo fatto secondo, primo Honda, e mi ero giocato il successo".

Con la Yamaha diventano belle tutte le piste?
"No! Anche se affronti le curve in modo diverso, le piste rimangono ugualmente più o meno complicate: magari puoi andare più forte".

Ti sei dato una scadenza su quando riuscire a prendere quei tre?
"Quello che ho fatto ad Assen e al Sachsenring era il mio obiettivo massimo. Al Mugello le mie aspettative sono più alte, ma non voglio dire niente... Questo dà la possibilità di migliorare e avvicinarsi a loro. Bisogna stare con i piedi per terra: loro sono anni che si giocano i campionati, vincono delle gare e in questi anni sono stati più veloci di me. Non si migliora così facilmente. Non voglio parlare molto di moto satellite e moto ufficiale: sono simili, ma non uguali. Non voglio parlare di questo, non l'ho mai fatto, ma bisogna tenere conto anche di questo elemento. Dobbiamo pensare di avvicinarci, non sognare, perché stiamo facendo bene, di essere già veloci come loro: bisogna avvicinarsi e andare in un team ufficiale nel 2013".

Al Mugello, preferiresti fare terzo come oggi o quarto attaccato a loro?
"Quarto attaccato a loro! Per me, è molto più importante avvicinarmi ai primi della posizione.
Ad Assen e al Sachsenring sapevo di non essere veloce quanto loro e sapevo di non poter fare più di tanto. Però al Mugello, dove penso di poter andare più forte, sarà importante arrivare vicino a loro".

Quanto gusto ti dà essere arrivato ancora davanti a Spies?
"Non è una questione di gusto, piuttosto è la conferma della nostra velocità. E' vero, gli sono arrivati davanti per pochi millesimi (153, NDA), ma le nostre gare non sono paragonabili, perché il ritmo l'ho sempre fatto io e non gli ho mai dato la possibilità di passare".

Quando si saprà qualcosa di più del tuo futuro?
"Dopo il Mugello. Personalmente sono molto fiducioso".

Le pagelle del GP di Germania

di Giovanni Zamagni | Dieci a Pedrosa, quasi perfetto, sette a Lorenzo, otto al Dovi, sempre nelle prime posizioni, sei a Rossi che in gara ha guidato bene, cinque a Stoner che non ha pensato alla classifica

10 DANI PEDROSA
Per la perfezione assoluta gli è mancato soltanto l'acuto in qualifica (era terzo), ma per il resto Dani Pedrosa è sempre stato protagonista, tanto sull'asciutto quanto sul bagnato. In gara non ha avuto timore, finalmente, ad attaccare e a ribattere ai cambi di ritmi di Stoner, fino a costringerlo all'errore per tenere il suo passo, facendo il miglior tempo all'ultimo giro. Bravo Dani: ci voleva una gara così.

7 JORGE LORENZO
Non al meglio della condizione fisica, "costretto" a utilizzare la gomma dura posteriore invece della morbida, il campione della Yamaha ha disputato la gara più opaca di questa sua stagione comunque straordinaria. La caduta di Stoner gli ha ridato quello che gli aveva tolto Bautista ad Assen.

8 ANDREA DOVIZIOSO
E' vero, ha finito a 20"669 da Pedrosa e a 5"6 da Lorenzo, ma il Dovi ha fatto una gran gara, riuscendo a battere, ancora una volta Spies e Crutchlow. In molti pensano che non sia un fenomeno – e magari hanno anche ragione -, ma Andrea è sempre davanti, nelle posizioni che contano: in questo momento è lui il portabandiera dell'Italia.

6 BEN SPIES
Ogni GP sembra quello giusto per conquistare un risultato di prestigio, ma ogni GP si trasforma in "una gara frustrante", per dirla con le sue parole. La Yamaha lo vorrebbe riconfermare, ma, visti i risultati, si fatica a capire perché.

6 STEFAN BRADL
Sufficienza risicata. A me non è piaciuto, anche se in prova, con l'acqua, è stato anche protagonista. Ma in gara fatica a essere costante e, questa volta, non è stato nemmeno troppo veloce, considerando che guida una Honda: Bautista gli è finito a soli quattro decimi, pur partendo dall'ultima posizione.

6 VALENTINO ROSSI
In gara ha guidato bene, vincendo la sfida con gli altri ducatisti, sfiorando il quinto posto: se non ci fossero state le bandiere gialle per la caduta di Stoner, avrebbe sicuramente attaccato Bradl. Ancora una volta, però, in prova ha faticato più del lecito, anche sull'acqua, perché, ancora una volta, ha

cambiato assetto. Speriamo sia finalmente riuscito a trovare una buona base.

6,5 ALVARO BAUTISTA
Partendo dall'ultima posizione, su una pista dove è difficilissimo superare, ha effettuato una buona rimonta, girando con buoni tempi nel finale: ci fosse stato un giro in più, avrebbe attaccato anche Rossi e Bradl. Una gara più che dignitosa.

5 CAL CRUTCHLOW
E' veloce, aggressivo, ma sbaglia troppo: questa volta è finito fuori pista alla prima curva del 26esimo giro nel tentativo di attaccare Dovizioso.

6 HECTOR BARBERA
Mezzo voto in più perché guida una Ducati meno competitiva di quella del team ufficiale. Il discorso è sempre lo stesso: ha talento, ma non ha testa.
Non lo dico io, ma chi lavora con lui.

5 NICKY HAYDEN
Ce la metta sempre tutta, in prova è spesso il migliore, ma in gara, spesso si perde: ultimo dei piloti Ducati al traguardo (Franco Battaini a parte, naturalmente).

5 CASEY STONER
Un errore madornale, molto pesante in prospettiva mondiale. Ma non lo si può nemmeno troppo incolpare: è il primo vero sbaglio con la Honda e in gara – Jerez a parte, dove finì a terra non per colpa sua – non cadeva dal GP del Portogallo 2010. Ed è anche giusto rimarcare che ha sbagliato per tentare di vincere: per lui conta solo quello.
Poi, nel dopo corsa, ha inveito contro i commissari che, a suo dire, gli hanno impedito di ripartire, un po' come era successo a Jerez nel 2011: del resto, con qualcuno doveva pur prendersela...

9 HONDA
In due settimane la situazione sembra completamente ribaltata: in Germania è stata la RC213V il punto di riferimento.

8 YAMAHA
Si conferma equilibrata e molto competitiva, ma se Lorenzo, per qualche motivo, non è in forma, la Honda resta lontana.

5 DUCATI
Un passettino in avanti sull'asciutto, uno indietro sul bagnato: la coperta rimane cortissima... M

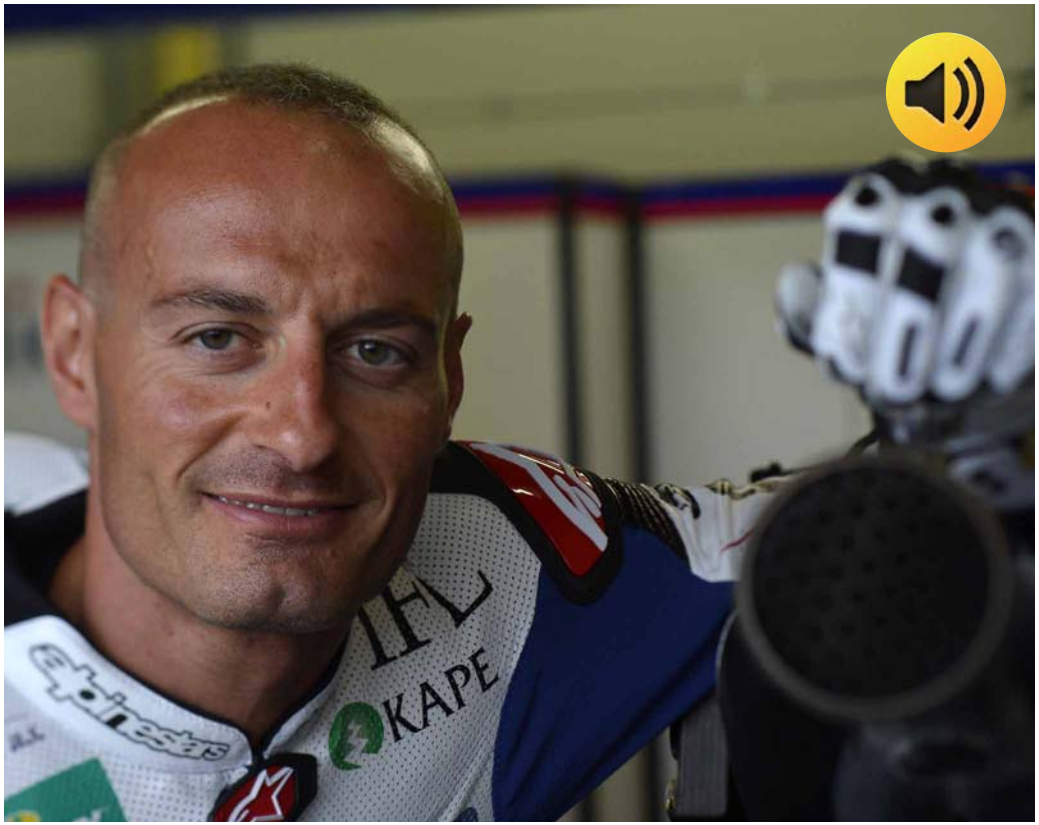
MotoGP Sachsenring

Classifica

Pos.	Pilota	Punti
1	Dani PEDROSA	25
2	Jorge LORENZO	20
3	Andrea DOVIZIOSO	16
4	Ben SPIES	13
5	Stefan BRADL	11
6	Valentino ROSSI	10
7	Alvaro BAUTISTA	9
8	Cal CRUTCHLOW	8
9	Hector BARBERA	7
10	Nicky HAYDEN	6
11	Randy DE PUNIET	5
12	Colin EDWARDS	4
13	Aleix ESPARGARO	3

Classifica Generale

Pos.	Pilota	Punti
1	Jorge LORENZO	160
2	Dani PEDROSA	146
3	Casey STONER	140
4	Andrea DOVIZIOSO	92
5	Cal CRUTCHLOW	85
6	Valentino ROSSI	71
7	Alvaro BAUTISTA	67
8	Nicky HAYDEN	65
9	Stefan BRADL	62
10	Ben SPIES	61
11	Hector BARBERA	53
12	Randy DE PUNIET	24
13	Aleix ESPARGARO	23



Battaini: professione collaudatore, per un giorno pilota!

di Giovanni Zamagni | Sensazioni ed emozioni di uno abituato a fare 12.000 km all'anno, ma solo al Mugello e a Jerez

Trentanove anni, 144 GP disputati in carriera , 4 pole e 7 podi in 250, fisico da triatleta, Franco Battaini è tornato in un GP al Sachsenring, sulla Ducati GP12/0 di Karel Abraham, ancora infortunato a una mano. Per il Batta, una bella soddisfazione. E una grande emozione. Lo abbiamo incontrato dopo le libere del primo giorno, quando era 18esimo a 3"289 dalla pole, con il tempo ottenuto nell'unico turno effettuato sull'asciutto. In qualifica, con il bagnato, è andata peggio, con Franco ultimo a 4"642. Ma cambia poco.

Franco Battaini, professione?
"Collaudatore Ducati".

Quanti chilometri fai all'anno come collaudatore?
"Bisognerebbe chiederlo al mio ingegnere di pista. Diciamo 1000 km per ogni test, moltiplicato per 12 fa circa 12.000 km all'anno".

Insomma, come dire che in pista ci vai più di un pilota professionista...
"Sì, però giro sempre sulle stesse piste, Mugello e Jerez".

Qui, però, non fai il collaudatore, ma il pilota: cosa cambia?
"Intanto ho parecchi anni in più di quando correvo: l'ultima gara di mondiale l'avevo fatta nel 2006, ma ho corso fino al 2009 nella SuperSport nel Campionato Italiano. Questa è una pista da "pelo", specie alla curva 11, dove venerdì mattina è caduto anche Marc Marquez in Moto2: lì, dico la verità, sto un po' abbottonato, vado prudente".

Quando fai il collaudatore devi solo pensare a testare tanti componenti nuovi, qui devi andare più forte possibile: immagino che l'approccio, anche mentale, sia differente.
"Per la verità, la prestazione è importante anche quando fai il collaudatore, perché girare troppo lontano dal limite non serve molto. Al Mugello ho tanti riferimento che non ho naturalmente su questo tracciato, che avevo visto per l'ultima volta nel 2006. Il meteo non mi ha aiutato: ieri avrei voluto fare due turni sull'asciutto. E l'età si sente: quando avevo 25 anni ero più spregiudicato. Adesso ci penso di più quando devo aprire il gas, ma qui non lo puoi fare...".

Batta, stai usando però una moto differente da quello che utilizzi solitamente: quanto è cambiata la GP12 rispetto a questa GP0 (la prima con il telaio in alluminio, utilizzata da Rossi e Hayden a Valencia lo scorso novembre e poi abbandonata).
"E' difficile fare un paragone, perché questo è tutto un altro circuito. Anche come assetto, bilanciamento ed elettronica nel primo turno avevo un po' di problemi e poi nel secondo è piovuto".

Ma non hai risposto alla domanda: quanto è differente questa moto?
"E' difficile rispondere, perché la pista, molto tortuosa e stretta, corta, completamente differente da quella dove giro di solito, non aiuta a fare paragoni".

Ti sei emozionato quando sei entrato in pista?
"Un po' sì. E mi emoziono ogni volta che entro in pista".

Cosa ti aspetti dalla gara?
"Spero di girare ancora un po' sull'asciutto di essere più tranquillo nella guida: ci sono dei punti che ho il "braccino" (un po' di paura, NDA), devo sbloccarmi un po'. La partenza sarà un momento particolare: mi ricordo che l'emozione era grande quando eri sullo schieramento, in qualsiasi categoria".

Tu lavori per la Ducati, quindi per Valentino Rossi e Nicky Hayden: ti confronti spesso con loro?
"Sì, soprattutto con Vale: quando provo qualcosa di nuovo, mi chiede sempre come è andata. E' importante, soprattutto in questo momento, dargli magari quella piccola speranza per riuscire ad andare un po' più forte. Da pilota, capisco la situazione, che è difficile e per lui è un momento impegnativo".

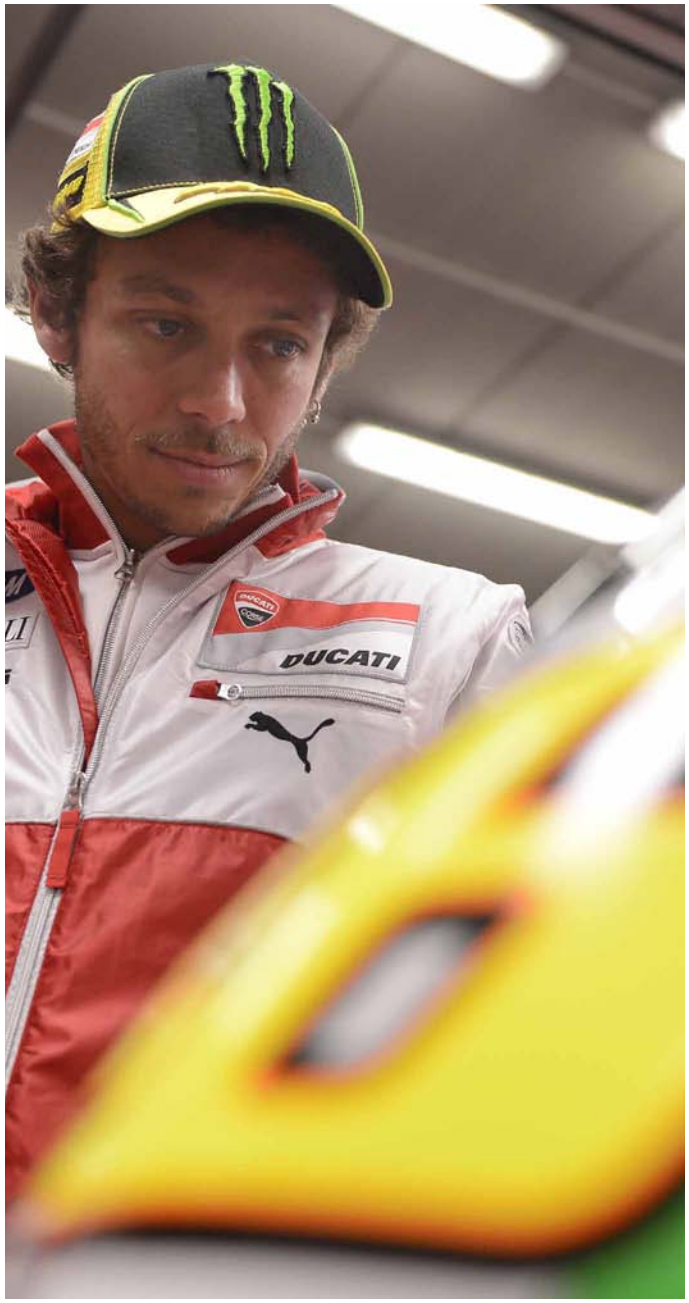
Ma le richieste che fa sono fuori dal mondo?
"No, assolutamente. Come sai, però, Ducati ha una sua filosofia e quella vorrebbe mantenere. Però, come avete visto, almeno il telaio è cambiato parecchio". M

Rossi, una proposta irresponsabile da Audi?

di Edoardo Licciardello | Il matrimonio fra Rossi e Ducati è in bilico e il futuro di Valentino è giocoforza nell'immaginario di tutti. Ma Audi potrebbe avere in mano le carte per tenersi il nove volte iridato

In poche occasioni come il recente Gran Premio d'Olanda il matrimonio fra Ducati e Valentino Rossi è sembrato agli sgoccioli. Prestazioni opache in prova e in gara, toni di fuoco nelle dichiarazioni – solo parzialmente smussati nel dopogara – e tante, troppe voci fra gli addetti ai lavori che lo vogliono già accasato, o "pre-accasato" tanto con Yamaha che con Honda. Quello che solo ad inizio anno sembrava un divorzio impossibile, perché entrambe le parti non avrebbero avuto alcuna alternativa al trasformare un'unione di passione in un matrimonio di convenienza, è diventato sempre più possibile – anzi probabile – con il ritiro di Stoner, che ha sovvertito gli equilibri di tutto lo schieramento. Il nostro Zamagni, che difficilmente si espone su questioni di mercato piloti (a maggio 2010 aveva anticipato il passaggio di Stoner in Honda) solo venerdì ci ha raccontato dello scenario Yamaha, che sebbene sulla carta sembri il più complesso: Rossi dovrebbe tornare da numero due in una squadra dove i due motivi per cui se n'era andato – Lin Jarvis e Jorge Lorenzo – sono rimasti e diventati ancora più forti. Ma uno scenario che avrebbe diversi motivi di plausibilità, non ultimo la disperata necessità, per la casa di Iwata, di trovare uno sponsor che copra le spese sempre più ingenti per la partecipazione alla MotoGP. Ma vogliamo riportare anche le parole di chi sostiene l'ipotesi contraria. José Maroto, inviato di lungo corso della rivista spagnola Motociclismo (l'autore dello scoop del ritiro di Casey Stoner, a cui venne dato del bugiardo salvo ricevere conferma meno di quindici giorni dopo quando l'australiano fece l'annuncio-choc) ha nei giorni scorsi parlato apertamente di un team HRC-Repsol 2012 formato da Rossi e Marquez, con Pedrosa "esodato" verso altri lidi per scarso rendimento e crescente insoddisfazione dello sponsor. Valentino sarebbe il traghettatore perfetto, per velocità, affidabilità nel collaudo e resa mediatica, fra l'epoca Stoner e quella Marquez. Viene sempre dalla Spagna, attraverso MotoCuatro, anche il terzo scenario: restare in Ducati. Ma non per tirare a campare in assenza di alternative, bensì con prospettive di ben altro respiro. Il virgolettato riportato da Pérez de Rozas parla di un Rossi che, in una confidenza ad uno dei suoi migliori amici, avrebbe detto il mercoledì prima della gara che "Audi mi ha fatto un'offerta per rinnovare con Ducati che definirei come irresponsabile". Una cifra spaventosa? E' sicuramente l'interpretazione che per prima balza alla mente, anche se Rossi stesso, qualche mese fa, ha detto chiaramente di aver guadagnato abbastanza da potersi permettere di fare una scelta basata sulla sola competitività della moto che andrebbe a guidare. E se invece, riprendendo un'ipotesi già fatta da altri – Carlo Pernat l'ha espressa in diretta TV, chiedendo a Rossi stesso una risposta che, prevedibilmente, non è arrivata – la proposta dei vertici di Ingolstadt non fosse (solo) economica, ma relativa ad una ristrutturazione del comparto tecnico Ducati Corse?

Senza voler attribuire ragioni o torti, è evidente come in questo momento Rossi non percepisca impegno da parte di Ducati sui problemi segnalati dai piloti. La garanzia dell'eliminazione degli elementi di resistenza – tecnici, economici o umani – ai cambiamenti chiesti a gran voce da Rossi all'interno del reparto corse Ducati potrebbe essere definita altrettanto irresponsabile, sia per i costi quanto per il rischio che ci si assumerebbe. Del resto, in passato, Audi non ha esitato a mettere in campo risorse spropositate pur di raggiungere gli obiettivi che si era preposti in diverse specialità dello sport a quattro ruote. Dovremo aspettare la gara di Brno, ripresa del campionato dopo la pausa estiva e il Gran Premio "spartiacque" di Laguna Seca indicato più volte da Rossi come l'ora della verità, o addirittura quella di Valencia per sapere come andrà a finire?



MotoGP e SBK, due grandi campionati

di Giovanni Zamagni | MotoGP e SBK sono divisi da una rivalità calcistica incomprensibile. Ognuno ha pregi e difetti, ma entrambi sono di altissimo livello: un'autentica manna per gli appassionati. Perché non amarli entrambi?

La concomitanza, lo scorso week end tra il GP d'Olanda MotoGP e il GP di Spagna SBK, oltre all'ennesima discussione sui due campionati, porta a qualche considerazione.

1) DUE CAMPIONATI DI ALTISSIMO LIVELLO

Trovo stucchevole la continua diatriba tra appassionati, manco stessimo parlando di calcio, di Milan e Inter o di Roma e Lazio: ma è così fuori luogo entusiasmarsi tanto per la MotoGP quanto per la SBK? Secondo me no, anzi: abbiamo la fortuna di avere nel motociclismo due campionati di altissimo livello, con piloti e moto di assoluto valore. Una vera manna per gli appassionati e per questo faccio fatica a capire perché ci debba essere questo scontro, a volte anche volgare, tra i seguaci dell'uno o dell'altro mondiale, come se fosse una colpa amarli entrambi. Questo, a mio modo di vedere, è l'aspetto fondamentale così come, allo stesso tempo, se si evidenziano e si criticano le lacune di un campionato, non significa che l'altro sia per forza migliore. Ma ci sono dei dati di fatto che, proprio perché tali, sono difficilmente contestabili.

2) MOTOGP PIU' IMPORTANTE

Dire che la MotoGP è più importante, non è un'offesa per la SBK, ma una considerazione addirittura banale. Perché il motomondiale esiste dal 1949 e il mondiale per le derivate di serie dal 1988: basta questa differenza storica importante, per rendere, inevitabilmente, la MotoGP il campionato di riferimento del motociclismo per tradizione e contenuti tecnici, quello con maggiore seguito di pubblico, televisioni e media in generale.

3) SBK PIU' SPETTACOLARE

Addirittura in MotoGP c'è troppa tecnologia e questo appiattisce lo spettacolo, perlomeno quello fatto di sorpassi e "sportellate": sotto questo aspetto, la SBK vince nettamente il confronto, perché in ogni manche ci sono spesso quattro-cinque piloti in pochi decimi, con una bagarre continua che fa impazzire di gioia gli appassionati. Il livello tecnico generale (di ogni singolo componente) è sicuramente inferiore, ma chi se ne frega: la parte più avvincente delle gare sono senza dubbio i sorpassi e in SBK ce ne sono tanti, molti di più che in MotoGP.

4) I PILOTI SOGNANO LA MOTOGP

Tutti i piloti, nessuno escluso, sognano di correre in MotoGP: un'altra conferma – forse la più significativa – della massima importanza di questo campionato. Non esiste nessun pilota che avendo la possibilità di guidare una MotoGP, scelga invece di correre in SBK. Carlos Checa, Max Biaggi, Marco Melandri – tanto per non fare nomi -, sono nel campionato per derivate dalla serie perché non avevano più una valida alternativa nel motomondiale.

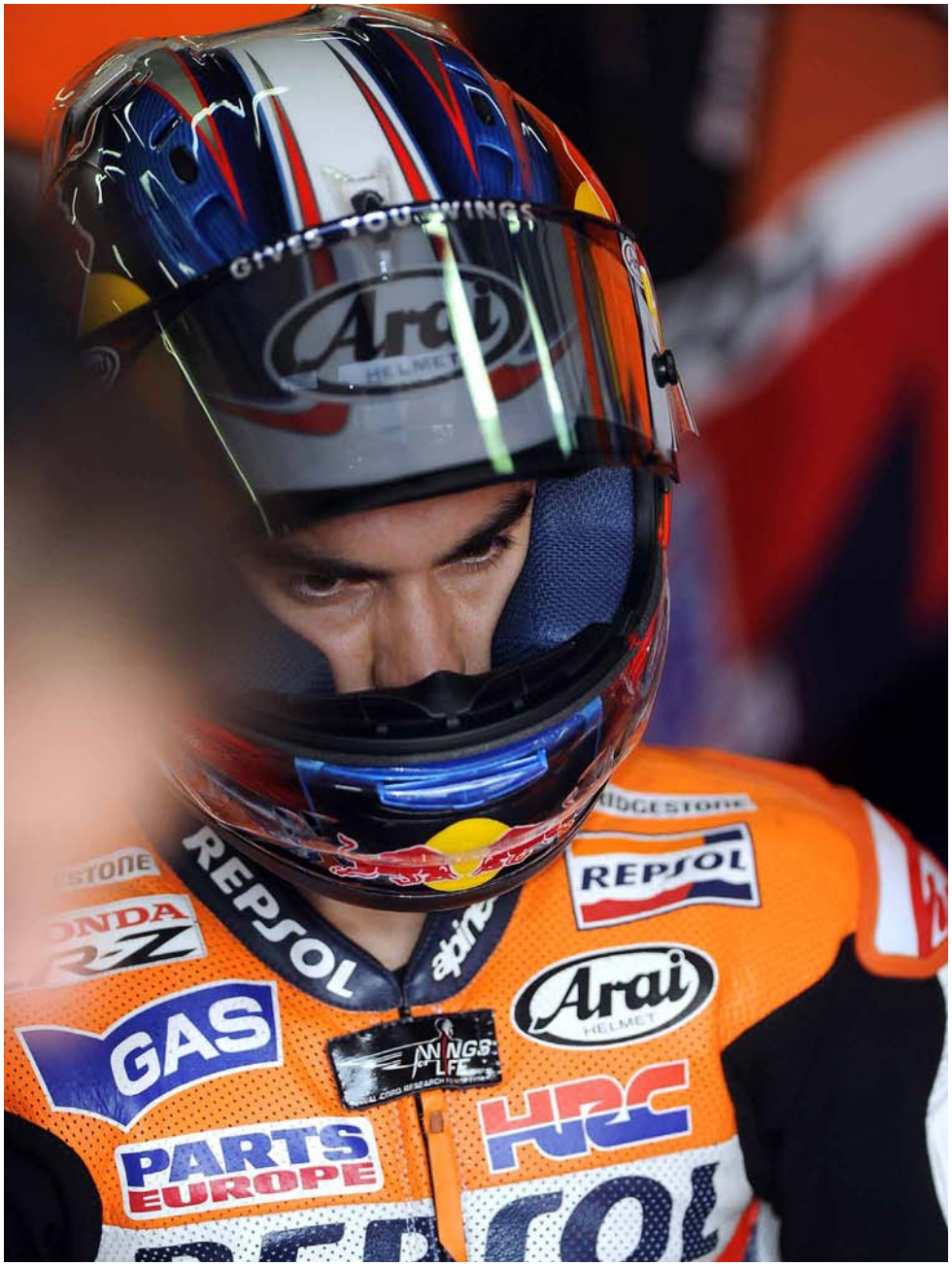
5) REGOLAMENTI MIGLIORI IN SBK

Uno dei grandi meriti di chi gestisce la SBK è quello di non essersi piegato alle imposizioni delle Case, prendendo una strada e seguendola anche in momenti difficili, senza cambiarla in continuazione per accontentare qualcuno. Questo ha fatto contenere i costi e permesso a più costruttori di partecipare, con una discreta possibilità di successo: in MotoGP la tecnologia è così esasperata, che per partecipare devi spendere un sacco di soldi, senza poi avere la certezza di essere competitivi.
La migliore conferma arriva, purtroppo, dai pessimi risultati ottenuti negli ultimi anni dalla Ducati: i colossi Honda e Yamaha hanno alzato così tanto l'asticella, che è quasi impossibile per tutte le altre Case competere. E così lo schieramento, inevitabilmente, si svuota e si impoverisce. In MotoGP urge un cambiamento repentino, che, purtroppo, non sembra esserci: si continua a litigare senza che vengano prese decisioni importanti per il futuro del campionato.

Pedrosa, rinnovo con Honda entro quindici giorni

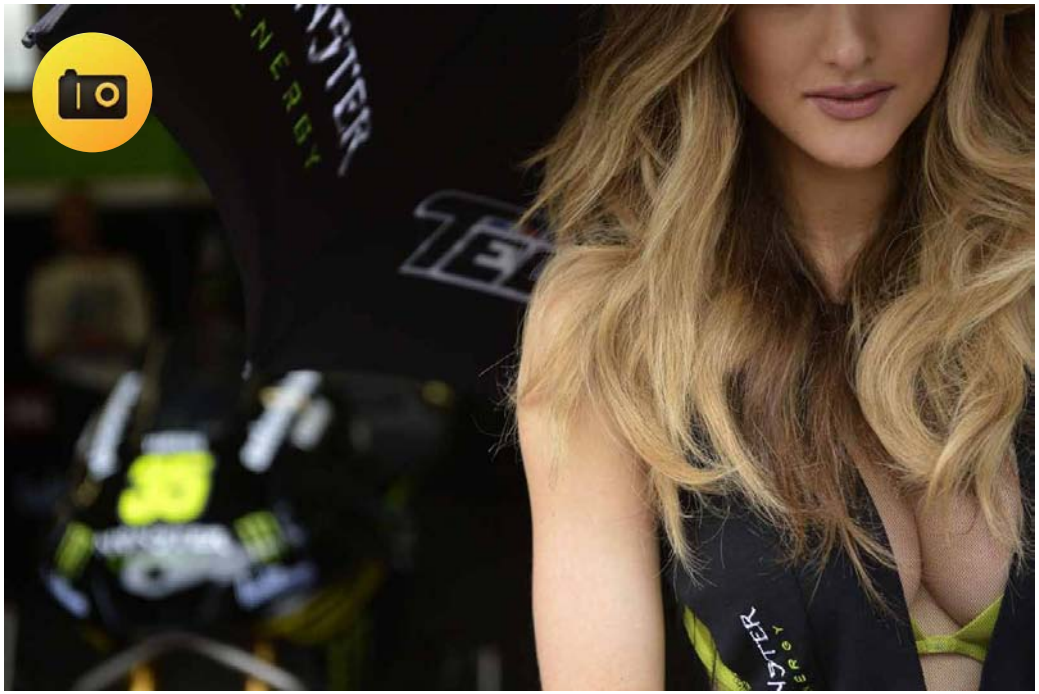
Lo stato maggiore Honda parla di un contratto in via di chiusura al Mugello. L'ipotesi chiuderebbe la porta al rientro di Rossi, confermando la sola Yamaha come ipotesi alternativa a Ducati

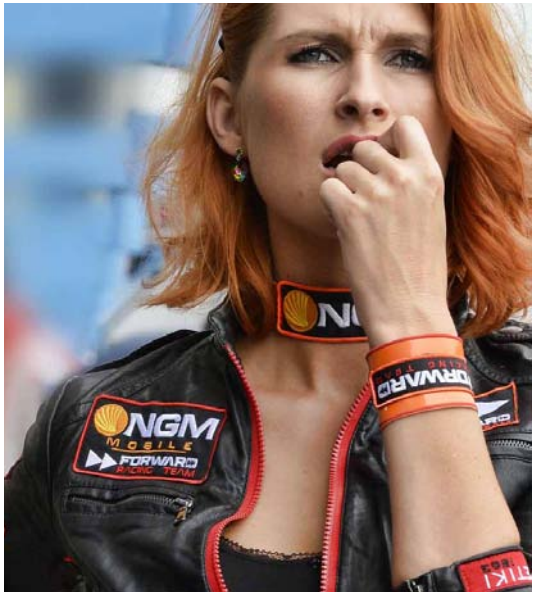
In pieno periodo di mercato piloti si fatica sempre a dare troppo credito alle dichiarazioni delle parti in causa, spesso molto simili a giocatori di briscola in cinque nei loro tentativi di confondere le acque. E' però molto difficile pensare che Shuhei Nakamoto possa dire esplicitamente, come ha fatto alla britannica MCN, che il contratto di Pedrosa (pur pesantemente ridimensionato economicamente) è nelle fasi finali del suo rinnovo solo per sviare le indagini. La firma è prevista entro il weekend della gara del Mugello, o addirittura già qui al Sachsenring. Il rinnovo di Dani Pedrosa chiuderebbe le porte della squadra ufficiale al ventilato rientro di Valentino Rossi: la casa di Tokyo ha già concluso l'accordo per l'ingresso di Marc Marquez nel team interno non appena è stata abolita la rookie rule, e con la nuova regola che limita a quattro (otto, considerando i muletti) le moto che ogni casa può mettere in campo sono di fatto escluse anche soluzioni come quella della formazione a tre punte sulla falsariga di quanto accaduto nel 2011 con Pedrosa, Stoner e Dovizioso. Il team LCR di Lucio Cecchinello ha già un contratto per il 2013 con Stefan Bradl, e l'unica strada percorribile sarebbe l'improbabile collocazione di Valentino Rossi presso il team Gresini con moto ufficiale, come già avvenuto a suo tempo per Sete Gibernau e Marco Simoncelli. Tutto sembrerebbe puntare alla conferma di quanto anticipato dal nostro Giovanni Zamagni: l'unico progetto parallelo che Valentino Rossi sta portando avanti, a fianco del potenziale rinnovo con Ducati sulla scorta delle garanzie poste da Audi, è un rientro in Yamaha, dove potrebbe vincere le ritrosie di Lin Jarvis grazie ad un main sponsor che a Yamaha manca, appunto, da quando il nove volte campione del mondo ha lasciato la casa di Iwata. Attendiamo la conferenza stampa del pomeriggio per altri elementi. M

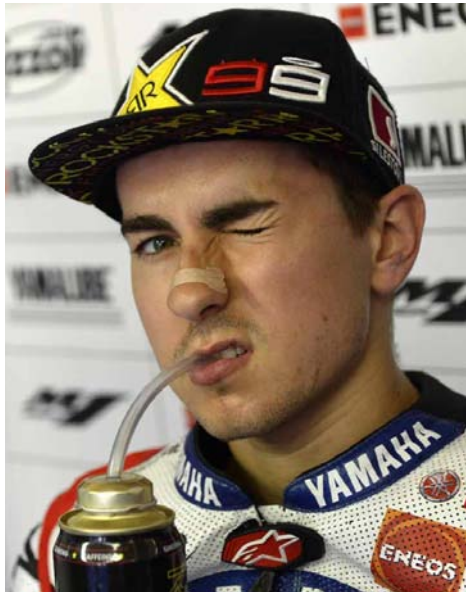


Le foto più belle del GP d'Olanda

Gli scatti più spettacolari dentro e fuori la pista per raccontare con le immagini il fine settimana di gare ad Assen







Mercato a giugno. La commessa di Poste Italiane impenna le vendite, che restano basse

Immatricolazioni in lieve ripresa (+0,5%). Il totale è di 32.130 veicoli. Questo risultato è influenzato dalla commessa di Poste Italiane. Senza i 9.000 pezzi della commessa, il segmento scooter sarebbe in negativo (-28%). Moto ferme a 6.901 vendite (-29,5%)

Mercato a giugno. La commessa di Poste Italiane impenna le vendite, che restano basse

Nel mese di giugno le immatricolazioni sono in lieve ripresa con un +0,5%, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Il totale è di 32.130 veicoli. Tuttavia questo risultato è fortemente influenzato dagli scooter immatricolati per Poste italiane. Asciugando la cifra dai 9.000 pezzi della commessa, il segmento scooter sarebbe in negativo del 28%. Le moto si fermano a 6.901 vendite pari al -29,5%. Tra le moto coglie un buon risultato la BMW R1200GS (293 pezzi), che però viene incalzata da un'altra enduro stradale apprezzatissima dalla clientela, la Honda NC 700X (274 unità). Nella top five di giugno si rivedono anche le Kawasaki Z 750, normale ed R, che piazzano rispettivamente 260 e 162 moto. Nonostante l'età, anzi proprio grazie al suo look senza tempo, ottiene un ottimo successo la Triumph Bonneville (146 pezzi), al sesto posto. Il Piaggio Liberty 125 registra l'incredibile performance di 9.389 immatricolazioni frutto della commessa di Poste Italiane, seguito dall'Honda SH 300 (1.067 pezzi) e dallo Yamaha TMAX 530 (1.016 immatricolazioni nel mese). Vi proponiamo il commento a questi dati, fornito dal Gruppo Piaggio, che cresce in Italia e si conferma leader degli scooter anche negli USA. «Il Gruppo Piaggio conferma la propria leadership conseguendo una quota complessiva pari al 30,3%, per un incremento di 3,2 punti percentuali rispetto al primo semestre 2011. Sulla base dei dati diffusi da Confindustria Ancma, il Gruppo Piaggio nel mese di giugno ha registrato in particolare un eccellente andamento nel comparto scooter, anche grazie all'effetto delle prime immatricolazioni degli scooter Liberty che Piaggio fornisce a Poste Italiane. La performance del Gruppo Piaggio in termini di quote di mercato risulta positiva anche al di fuori dell'Italia. A livello europeo Italia esclusa, nei primi cinque mesi del 2012 (il dato relativo al periodo gennaio-giugno sarà disponibile nel corso del corrente mese, a causa delle differenti tempistiche di consuntivazione da parte delle Associazioni dei Costruttori dei diversi mercati europei), la quota continentale del Gruppo incrementa di 0,8 punti percentuali nello scooter rispetto al periodo gennaio-maggio 2011, attestandosi al 24,6% del comparto. Includendo nel computo anche il mercato italiano, la quota continentale del Gruppo è stabile al 26,7%. Stabile al 2,3% la quota continentale del Gruppo nel segmento moto over 750cc, grazie alle performances dei nuovi modelli lanciati da Moto Guzzi e Aprilia nel settore delle moto di grossa cilindrata. Negli Stati Uniti, il Gruppo nei primi cinque mesi dell'anno cresce di 3,1 punti percentuali nello scooter targato rispetto al periodo gennaio-maggio 2011, portandosi al 35,9% di quota e affermandosi come leader del mercato statunitense in tale comparto».

I dati del semestre

Il primo semestre del 2012 arriva a 129.164 immatricolazioni con una flessione del -21,5%, se comparato allo stesso periodo del 2011; gli scooter sono 89.519 e si attestano a -17,1% (ma senza i veicoli venduti alle Poste il calo sarebbe del -25,8%), le moto 39.645 moto, pari a -30%.
Il dettaglio per cilindrata conferma il segmento più grande degli scooter di 125cc con 34.216 veicoli sugli stessi volumi dell'anno scorso, dovuti per oltre un quarto alla commessa delle Poste. Flessione più contenuta per i 150-200cc con 17.225 pezzi -20,8%. In caduta libera i 250cc con 4.852 veicoli -47,6%, mentre i 300- 500cc risentono del travaso di volumi con 23.858 unità -42,2%, che si spostano a favore dei maxi-scooter con 9.368 immatricolazioni rispetto alle 1.443 dello stesso periodo dell'anno scorso, con una rilevante accelerazione dei nuovi modelli di maggiore cilindrata e prestazioni. Le moto registrano cali a 2 cifre su tutte le cilindrate, dal segmento più importante delle moto superiori ai 1000cc con 12.200 pezzi pari al -30,8%, ai modelli tra 800 e 1000cc con 9.955 unità, e un -34,1%. L'andamento dei segmenti evidenzia una punta negativa delle naked con 11.712 vendite e -38,6%, le custom con 4.217 immatricolazioni e -37,6%, le sportive con 3.865 moto e -30,1%. Più contenuta la flessione delle enduro con 11.904 pezzi e -20,1%, le supermotard con 3.154 moto e un -28%, e infine le moto da turismo in negativo con 3.856 unità e -22,1%. Il dato progressivo per i ciclomotori (50cc) segna 27.033 registrazioni pari al -29,7%. Da gennaio a giugno sono state vendute complessivamente 156.197 due ruote a motore (immatricolazioni + 50cc), pari al -23,1% rispetto all'analogo periodo dell'anno scorso.

INTERVISTA

Rizoma, la tecnologia si fa arte

di Andrea Perfetti | Si parla tanto di Made in Italy e di qualità dei nostri prodotti. Ecco perché vogliamo farvi conoscere una splendida realtà, che cresce nonostante la crisi. Abbiamo intervistato Paolo Fabiano (marketing manager) e il CEO Fabrizio Rigolio

Rizoma, la tecnologia si fa arte
Si parla tanto di Made in Italy e di qualità dei nostri prodotti. Ecco perché vogliamo farvi conoscere una splendida azienda del nostro Paese, che cresce nonostante la crisi. Abbiamo intervistato Paolo Fabiano, nuovo marketing manager, e il CEO Fabrizio Rigolio, che ci ha mostrato i vari reparti della fabbrica di Ferno, in provincia di Varese, annunciando importanti novità per il futuro.
Rizoma è infatti una realtà sana, estremamente positiva dell'industria italiana. Impiega oltre 50 dipendenti, il suo fatturato supera i 12 milioni di euro, ed esporta in 40 paesi. Ha di recente aperto uno showroom a Beverly Hills ed è attenta alle nuove tendenze, come dimostra il progetto – interamente realizzato in azienda – della fantastica bicicletta 77|011 che vedete nella fotogallery.

La passione per la moto e per la meccanica di precisione
Abbiamo visitato l'azienda di Ferno per fare due chiacchiere con Paolo Fabiano, che di recente ha assunto il ruolo di responsabile marketing.

Qual è in poche parole la storia di Rizoma?
«Rizoma nasce dalla forte passione dei fratelli Rigolio, Fabio e Fabrizio, per il design, la meccanica e per la moto. L'azienda fondata da Giuseppe, padre di Fabio e Fabrizio, sin dalle origini si è occupata di lavorazioni meccaniche di precisione. Oggi Rizoma progetta e produce non solo oggetti per le moto, ma anche oggetti di design».

In che ambito oltre alle moto?
«Le idee nascono in un attimo, ma per Fabrizio è la loro evoluzione la vera forza di un marchio come Rizoma.
Qui le idee si sviluppano in creatività e design, ne è un esempio la nostra biciletta 77|011. In futuro presenteremo altri progetti slegati dal mondo delle moto grazie all'abilità unica nel lavorare l'alluminio, ma anche il carbonio.
La nostra bicicletta è già stata venduta in Brasile, America ed Europa».

Chissà a quale prezzo però.
«Costa molto meno di una bici da corsa.
La nostra 77|011 ha un prezzo di circa 3.700 euro e rispetta in pieno il nostro DNA che vuole prodotti belli, ma anche e soprattutto funzionali. È un'eccellenza italiana».

Fate tutto in azienda?
«Sì, dietro la porta che vedi. Abbiamo il reparto di ricerca e sviluppo, e i vari reparti di produzione, assemblaggio, packaging e spedizioni. Gli uffici commerciali ci danno poi importanti input per sviluppare i prodotti che soddisfino i clienti non solo italiani».

Come va Rizoma all'estero?
«Siamo presenti direttamente in Spagna, Germania, Austria, Scandinavia, Svizzera e Francia. Seguiamo poi i mercati asiatici e quello americano, dove abbiamo uno showroom, a Beverly Hills. Rizoma si posiziona con un target alto, a livello di qualità, di design e anche di prezzo. Non ci interessa fare la guerra sul prezzo. Ci piace dire che se Armani veste l'uomo, Rizoma veste la moto. I nostri pezzi sono ricavati dal pieno, con dei costi ovviamente superiori rispetto allo stampaggio. Le nostre parti nascono da un lingotto di alluminio, dopo che i nostri designer l'hanno creato e plasmato con una cura maniacale, unica in questo settore».

Come ha reagito Rizoma alla crisi che ha colpito il mercato delle moto?
«Andiamo a cercare mercati nuovi, come gli Stati Uniti, che hanno recepito in modo eccellente la qualità dei nostri prodotti. Spediamo a Hong Kong e negli USA, dove abbiamo clienti molto importanti. Abbiamo migliorato la nostra offerta con un packaging curato, che valorizza come si deve i nostri accessori, e con display che danno il giusto risalto ai nostri prodotti. Ovviamente è fondamentale il Web, che presenta il nostro catalogo composto da 300 pagine nel formato cartaceo. La crisi di vendita delle moto nuove è forte, ma noi puntiamo molto sulle moto usate, che invece vengono ancora cedute con importanti scambi. Ci sono in circolazione moto con pochi anni di vita ancora bellissime e a loro dedichiamo linee di accessori complete. Proprio per questo collaboriamo con molte case motociclistiche, alcune ci hanno inserito nei loro cataloghi ufficiali, come Kawasaki Europa. Spesso i concessionari vendono più prodotti Rizoma rispetto a quelli ufficiali della Casa. Per quanto riguarda le novità di mercato, quando esce un modello nuovo, analizziamo subito la moto o lo scooter per realizzare gli accessori adatti. Questo senza mai perdere di vista le moto con qualche anno, che possono ancora dare una grande possibilità di personalizzazione al cliente. Non pensiamo minimamente di trascurare le best seller di qualche anno fa».

In termini numerici, siete cresciuti nel 2012?
«Nei primi tre mesi dell'anno siamo cresciuti del 20%. Il nostro ufficio commerciale ha puntato sullo sviluppo dei nuovi mercati. I nostri prodotti non hanno risentito della crisi, la qualità paga e il cliente è disposto a spendere qualcosa di più pur di avere il massimo, sa di comprare il meglio in termini di qualità. Ed è tutto made in Italy».

Passiamo allo sport. Il Proguard System (la protezione che evita lo schiacciamento involontario della leva del freno anteriore) ha preso piede nel Motomondiale grazie proprio a Rizoma, tanto che oggi tutti i piloti della MotoGP ne impiegano uno. Avete in cantiere altri progetti legati alla sicurezza?
«Il Proguard è stata una innovazione tanto semplice, quanto funzionale e utile. L'idea è

nata nel 2006, dopo il terribile incidente alla prima curva che coinvolse tra gli altri Capirossi e Gibernau a Barcellona. Nel 2010 la nostra protezione è stata usata da Toni Elias in Moto2 e oggi è estesa a quasi tutti i team della MotoGP, a partire dal Team LCR di Cecchinello che sponsorizziamo direttamente. Siamo anche col team Gresini in Moto3. Non abbiamo in cantiere altri prodotti legati alla sicurezza. Il nostro focus resta il design».

Cosa vi distingue dalla concorrenza, italiana come straniera?

«La ricerca, il design, la qualità.Varchi la soglia di questo ufficio e incontri le teste pensanti di Rizoma, che studiano, progettano e creano. Non deleghiamo a terzi la realizzazione dei nostri pezzi. Anche la qualità del materiale di origine è unica, ricaviamo tutto dal pieno e lo lavoriamo in Italia. Non in Cina o nell'Est Europa...».

Vi copiano?

«Sì, talvolta in modo spudorato. Per questo cerchiamo di tutelare al massimo i nostri prodotti, per difenderci dagli attacchi che arrivano dai competitor e spesso dalle stesse case motociclistiche. Gli attacchi più spudorati arrivano però dalla Cina».

Quali sono i segmenti di mercato più interessanti?

«Rizoma è molto conosciuta e apprezzata dalla clientela sportiva, che guida moto supersport sia su strada che in pista, dove offriamo particolari che migliorano le performance, la protezione e l'ergonomia. Il mercato delle sportive è in calo, ma il cliente di queste moto personalizza ancora con passione ed entusiasmo la propria moto. Un caso particolare è il TMAX, che spinge un numero elevato di utenti verso la customizzazione. Soprattutto in Italia, Francia e Spagna. Per questo offriamo una vasta gamma di parti per personalizzarlo, dal manubrio alle frecce, c'è persino il porta targa laterale monobraccio ricavato dal pieno. Abbiamo ottenuto un successo pazzesco con la Ducati Diavel, e ora stiamo sviluppando delle parti molto belle per la Panigale 1199, che è in sede per la realizzazione dei pezzi».

Come vanno invece le maxi enduro?

«E' un segmento che ci interessa, fa numeri molto importanti. Però il cliente tipo della moto leader, la BMW R 1200 GS, è legato ai prodotti realizzati dalla Casa madre, che non è detto siano superiori ai nostri... Diciamo che il cliente BMW spesso punta più alla funzionalità, rinunciando a qualcosa sul piano della qualità e del design tipico dei prodotti Rizoma. Però c'è anche il cliente che vuole differenziarsi dalla massa – d'altra parte di GS 1200 ce ne sono in giro tantissime – e trova nel nostro catalogo le parti per rendere unica la sua moto, come il tappo del serbatoio dotato di una chiave specifica che è un vero oggetto di design».

Fabrizio Rigolio: "Rizoma ogni anno vi presenterà delle novità davvero speciali, non sempre legate alla moto"

Fabrizio Rigolio è, insieme al fratello Fabio, a capo del grande "team" Rizoma e può a ragione essere definito il motore creativo dell'azienda italiana.

Fabrizio, che evoluzione vedi nel futuro prossimo della componentistica legata alla moto e allo scooter?

«Vedo un futuro roseo per la componentistica delle due ruote. Le case motociclistiche, per contenere i costi legati alla produzione, tendono sempre più a

fare scelte dettate dal risparmio; si crea quindi uno spazio per i produttori di accessori e in questo ambito credo che Rizoma faccia la differenza.
Diamo un valore aggiunto concreto, fatto di qualità dei materiali e di lavorazioni dei pezzi di alluminio ricavati dal pieno. E questo valore, oggi, ci è riconosciuto tanto in Italia quanto all'estero.
Come ti dicevo la lavorazione dell'alluminio è il nostro fiore all'occhiello.
Prendi il progetto della bicicletta 77|011, potevamo ricorrere a componenti realizzati all'esterno, invece abbiamo preferito produrre tutto internamente, con l'attenzione del particolare tipica di Rizoma».

Cosa verrà dopo la moto e la bici?
«Vorrei creare due o tre progetti unici all'anno nel reparto "top secret" di Rizoma (esiste davvero e ricorda i laboratori segreti dei telefilm americani, con tanto di cartello di divieto all'ingresso e codice di sicurezza per aprire la porta! Nda). Ma non vi svelo ancora nulla, è presto. Vi dico solo che anche il prossimo progetto è molto "dinamico"».

Come siete arrivati alle corse e alla MotoGP?
«Il nostro Proguard è un prodotto molto diffuso nel Motomondiale. Quasi tutte le Moto3 e Moto2 lo montano, abbiamo lavorato con i team Yamaha e Honda in MotoGP per la realizzazione della loro protezione. C'è uno studio molto attento dietro la produzione di questo componente, solo all'apparenza semplice, ma che deve proteggere la mano del pilota, evitare lo schiacciamento involontario della leva in caso di urto e ridurre la pressione dell'aria sul comando del freno ad altissima velocità. Ha iniziato ad usarlo Toni Elias in Moto2 nel 2010, nel 2011 l'ha voluto anche Marc Marquez che lo apprezza anche perché gli dà sostegno in piega alla mano, aumentando la sua presa sul manubrio. L'idea è stata così giusta che ora la Federazione Internazionale lo ha imposto per la sicurezza dei piloti». M

> “Motociclisti a decine che ***tagliano l’area di accelerazione*** per raggiungere gli amici, ***si fermano vicini al guard-rail***, parcheggiano le loro moto, si sfilano il casco, ridono e ***scherzano aspettando il ritardatario***”

“Belli i raduni, ma non quelli in autostrada”

di Nico Cereghini | Molti tra noi hanno la cattiva abitudine di darsi appuntamento appena oltre il casello. Lo facciamo da anni, sempre più numerosi e senza pensare ai pericoli che corriamo inutilmente

Ciao a tutti! Al raduno dello Stelvio, sabato scorso e poi domenica per la trentaseiesima edizione, c’era il pieno. La canicola non ha fermato i motociclisti di pianura e del resto le promesse erano tante: respirare aria frizzante, impostare dei gran tornanti senza le auto nei pressi, incontrarsi tra simili. Sono tutte cose belle che hanno funzionato anche questa volta: mai vista tanta gente così, si parla di 30.000 presenze. E del resto anche al WDW di Misano dello scorso fine settimana si è registrato il tutto esaurito, al punto che molti dicono che la voglia di moto è più forte della crisi. Naturalmente la realtà non è così semplice, e sono tanti anche quelli che, purtroppo, anche quest’ultima domenica sono stati costretti a rimandare l’uscita a tempi migliori; e a loro va – se a qualcosa può servire - la nostra solidarietà. Moto, estate, vacanze, chilometri. Non sono tempi facili, ma appena si può si esce dalle città, sempre più invivibili. E spesso si finisce ad appiattire le gomme in autostrada. Lì sulle tre o quattro corsie ci si diverte zero e si spendono soldi, ma la necessità di raggiungere la nostra meta in tempi ragionevoli passa quasi sempre tra le due sbarre semoventi e centinaia di noiosissimi chilometri a moto dritta. Noi motociclisti abbiamo un cattivo rapporto con l’autostrada, si sa, paghiamo lo stesso pedaggio dell’Audi Q7 ma non abbiamo scelta. E a proposito di raduni a Sondalo e a Misano c’è un fenomeno del motociclista autostradale che da anni mi inquieta e che torna puntuale ad ogni estate: la concentrazione nella corsia di emergenza, appena passata la barriera di entrata o di uscita. “Ci troviamo alle 9 al casello e partiamo da lì” oppure “ci aspettiamo per un saluto dopo il casello e poi tutti a casa”. In un modo o nell’altro, ecco motociclisti a decine che tagliano l’area di accelerazione per raggiungere gli amici, si fermano vicini al guard-rail, parcheggiano le loro moto, si sfilano il casco, ridono e scherzano aspettando il ritardatario. E il tutto a cinquanta centimetri dal TIR che è passato nelle corsia telepass e già viaggia veloce; perché ci sono ancora molte barriere con il varco del telepass piazzato sul lato destro. Un malore, un colpo di sonno, un sms da fare in acrobazia tenendo il volante col ginocchio e succede un casino. Non è una delle nostre migliori abitudini, questa del raduno sulla corsia di emergenza. Anzi, ammettiamo pure che è tra le peggiori. Eppure resiste immutabile dagli anni Settanta -me li ricordo, i soci del MC Milano con le Bonneville e i Commando e le prime Laverda S- e nessuno pare preoccuparsi dell’enorme pericolo che corriamo. Non sarebbe l’ora di spostare il luogo dell’appuntamento un po’ più in là, magari alla prima area di sosta? Voi che ne pensate?

Non solo Yamaha!

di Massimo Clarke | Nella splendida esposizione di Castenaso, alle porte di Bologna, sono in mostra anche eccellenti esemplari di alcuni dei nostri costruttori più prestigiosi

Oltre a quelle della casa dei tre diapason, all'interno del museo Poggi, in un'ampia sala adiacente, sono esposte anche numerose moto delle industrie nostrane, prodotte negli anni Cinquanta e Sessanta. Accanto a nomi assai noti, ce ne sono altri meno conosciuti ma non per questo di minore importanza storica. Non si tratta solo di mezzi da competizione, ma anche di normali modelli stradali, alcuni dei quali rari o comunque di particolare interesse tecnico. O semplicemente tali da suscitare un'ondata di nostalgia nel cuore degli appassionati non più giovanissimi... In questa sede ecco alcuni di essi, scelti pressoché casualmente e descritti in maniera sintetica. Si tratta solo dell'inizio, però; per tanti altri ci sarà spazio in futuro! La CM è stata una casa bolognese di dimensioni relativamente modeste ma che ha prodotto moto di elevato livello tecnico e qualitativo. Fondata da Mario Cavedagna nel 1930, si è ben presto fatta apprezzare per una serie di eccellenti monocilindrici a quattro tempi, realizzati in cilindrate comprese tra 175 e 500 cm3. I modelli di impostazione più sportiva erano dotati di distribuzione monoalbero, mentre per gli altri si impiegavano gli schemi ad aste e bilancieri o, in qualche raro caso, a valvole laterali. Dopo la seconda guerra mondiale la casa ha ripreso l'attività con alcuni modelli prebellici leggermente riveduti ma soprattutto con delle brillanti e versatili due tempi di nuova progettazione. Nel 1949 è entrata in produzione la 125, mentre nel 1950 è stata la volta di una brillante 250 a due cilindri paralleli, presentata l'anno prima, con la quale la CM si poneva in una posizione di particolare rilievo nel panorama motociclistico nazionale. Si trattava infatti di un mezzo estremamente avanzato dal punto di vista tecnico, il cui schema costruttivo mostrava una strada che negli anni successivi molti altri avrebbero seguito. Oltre al modello base, di questi bicilindrici è stata realizzata una versione sportiva e sono stati anche prodotti alcuni esemplari di una versione destinata alle competizioni. Famosa è rimasta la vittoria della CM nella classe 250 alla Milano-Taranto del 1956. La casa bolognese ha cessato l'attività nel 1958, il marchio è stato venduto per essere utilizzato su alcuni ciclomotori, cosa che è avvenuta fino al 1964. Al museo Poggi sono esposte una 250 SS del 1954 in versione per le gare di gran fondo e una 250 da competizione di poco successiva, con diverso telaio e freno anteriore a tamburo centrale. Un'altra bicilindrica a due tempi italiana che è rimasta nella storia è la Motobi Spring Lasting, entrata in produzione nel 1952. Queste moto sono nate con una cilindrata di 200 cm3, successivamente portata a 250; prodotte anche in versione sportiva, erano azionate da un motore dalla

caratteristica architettura a uovo. Una di esse, analoga all'esemplare esposto, ha conquistato la vittoria nella classe 250, alla Milano-Taranto del 1955. Quelle che seguono sono moto di quattro case che non hanno bisogno di alcuna presentazione e alle quali moto.it dedicherà presto ampio spazio. La prima è una Parilla 250 a due tempi, della versione costruita tra il 1949 e il 1952, con forcella a parallelogramma. Il motore, di nitido disegno, era un monocilindrico a corsa lunga, le cui misure caratteristiche erano 65 x 75 mm. Dal giugno del 1952 queste moto sono state dotate di una forcella telescopica, al posto di quella a parallelogramma. Gli ultimi esemplari della versione finale (denominata Turismo Speciale) sono stati venduti nel giugno del 1955. Tra le sportive esposte spiccava una bella Rumi Junior con forcella Earles. Questa brillante bicilindrica a due tempi di 125 cm3 è stata costruita, nello stabilimento di Bergamo, tra il 1955 e il 1959, ed è stata a suo tempo una delle moto più ambite dagli sportivi. Il motore aveva il basamento che si apriva secondo un piano orizzontale (questa soluzione è diventata di impiego molto diffuso sui motori policilindrici solo a partire dalla seconda metà degli anni Sessanta) e la frizione era montata direttamente alla estremità dell'albero a gomiti. La potenza era di circa nove cavalli. Tra i successi delle bicilindriche Rumi va ricordato il Motogiro del 1956 (classe 125 F2). Della stessa casa bergamasca nel museo Poggi è esposto un bellissimo scooter Formichino, autentico oggetto di design (non per nulla Donnino Rumi era un ottimo pittore) che è stato prodotto su licenza anche all'estero. La struttura portante di questo brillante "tuttofare" era costituita da due gusci pressofusi in lega di alluminio, che venivano imbullonati allo stesso motore, il quale aveva quindi una funzione portante. La potenza era di 6,5 cavalli a 6000 giri/min nel modello base, dotato di ruote da otto pollici, ed è salita fino a 8,5 CV a 7200 giri/min nella versione più sportiva (munita di ruote da 10"), che dal 1957 è stata dotata di cilindri in lega di alluminio. Il Formichino si è imposto nella propria classe in ben quattro edizioni consecutive del massacrante Bol d'Or francese (1956-1959), che all'epoca si correva sulla pista di Montlhery. La Laverda è stata una grande protagonista della scena motociclistica italiana durante gli anni Cinquanta, con delle ottime monocilindriche ad aste e bilancieri di 75 cm3, poi portate a 100 cm3. Pure i ciclomotori erano molto apprezzati. All'inizio degli anni Sessanta, nel pieno della grande crisi che ha colpito il nostro mercato in quel periodo, ha proposto una interessante bicilindrica a quattro tempi di 200 cm3. Entrata in produzione nel 1962, questa moto erogava 11 CV a 6500 giri/min e raggiungeva una velocità di 110 km/h. Il motore aveva un alesaggio di 52 mm e una corsa di 47 mm; il cambio era a espansione di sfere. Alla fine del 1963 è apparsa la versione Sport e nel 1967 la versione America. In totale, la Laverda 200 è stata prodotta in circa 4500 esemplari. Nel museo Poggi non potevano mancare alcune Mondial, dato anche che questa casa famosa ha sempre avuto fortissimi legami con Bologna, ove si trovavano il mitico reparto corse e le officine Rocca e Michelini, che producevano i motori destinati ai modelli di serie. Tra le varie 175 monoalbero da competizione spiccava l'esemplare che con Remo Venturi si è imposto nella Milano-Taranto del 1954, davanti a moto di cilindrata anche assai maggiore. La Mondial 175 monoalbero a cilindro verticale e con comando della distribuzione sul lato destro (da non confondere con la 175 a cilindro inclinato con cartella della catena di distribuzione sulla sinistra, che era un normale modello stradale) era nata nel 1953 per le gare stradali di gran fondo e quelle riservate ai piloti di seconda categoria. La parte inferiore del motore era analoga a quella delle 125 da Gran Premio, con basamento a tunnel, albero a gomito che girava all'indietro e cambio con presa diretta.

Le misure di alesaggio e corsa erano 62 x 57,8 mm e la potenza dell'ordine di 16 cavalli. Assai più tranquilla era la 175 ad aste e bilancieri destinata al normale impiego di tutti i giorni, apparsa alla fine del 1956 per affiancare la 175 monoalbero a cilindro inclinato e poi per sostituirla. Questa moto è stata realizzata in una nutrita serie di versioni (Sport, Superturismo, Sprint, Supersprint). Il motore aveva un alesaggio di 60 mm e una corsa di 61 mm. La trasmissione primaria era a catena, sul lato sinistro. La potenza era dell'ordine di 11 cavalli a 7000 giri/min.

Trentamila al raduno dello Stelvio

di Fabrizio Partel | Lo scorso week-end (29 giugno-1° luglio) si è svolto il Motoraduno Stelvio International Metzeler, ormai giunto alla 36ª edizione. Vi raccontiamo la magia di uno degli eventi più caldi dell'estate

Sono stati almeno trentamila i motociclisti che hanno invaso la Valtellina. Il punto di partenza è stato il paesino di Sondalo quello di arrivo, ovviamente, il Passo dello Stelvio. Una strada bellissima e celeberrima per tutti gli amanti delle due ruote, che nella giornata di domenica si sono goduti i tornanti in tutta sicurezza senza le auto, bandite dal passo per un giorno. Noi siamo partiti sabato pomeriggio da Viale Sarca, a Milano, vicino alla sede Pirelli\Metzeler. Curioso, ma non certo strano, il fatto che tutti i presenti avessero una "zavorrina" con sé. Le moto a disposizione erano la Yamaha Super Ténéré Worldcrosser, l'Honda Integra e il mega-scooter T-Max. A noi è stato assegnata l'enduro stradale della di Casa Yamaha.

Sabato

Via, tutti in sella. Al posto di scegliere la sempre trafficata e piuttosto noiosa strada che passa da Lecco e Sondrio, si è deciso di

imboccare l'autostrada, uscire a Seriate (BG) per poi proseguire verso Costa Volpino, quindi su per l'Aprica e giù fino a Bormio, nostra destinazione del primo giorno. Una breve sosta in albergo e si riparte nuovamente, questa volta per Sondalo, il cuore del raduno. La folla dei partecipanti è come al solito una delle più eterogenee. Motociclisti di tutte le età, di tutti i generi e con ogni tipo di moto: dall'harleysta con il gilet in pelle, alla coppia vestita in coordinato seduta compostamente su una BMW, fino ai "corridori" più accaniti con tanto di cresta sul casco e saponette limate. Ad un primo sguardo quest'insieme così eterogeneo pare un un'accozzaglia di motociclisti senza stile né senso. Ma basta allargare il campo e osservare questo quadro nella cornice di una giornata in moto su una delle strade più belle d'Italia e allora, allora si capisce che c'è un'armonia d'intenti e un comune sentire legati dalla passione per le due ruote.

La festa delle luci

Gran parte dei presenti tenevano legate alla cintura delle caraffe di plastica color verde acido. Di tanto in tanto la ricaricavano di birra o di qualche altra bevanda. Caraffe, che poi sono diventate anche souvenir, dato che nel viaggio di ritorno più di una moto le aveva legate dietro. L'evento clou della serata è stata sicuramente la "festa delle luci": una sfilata di ogni tipo di moto. I partecipanti, la maggior parte dei quali totalmente sprezzanti delle norme di sicurezza, sfrecciavano tra la folla curiosa, cercando di stimolarli con urla e soprattutto facendo ben udire il rombo dei motori. Probabilmente, più che chiamarla festa delle luci, sarebbe stato meglio optare per "festa della marmitta" o "festa del rombo", dato che sembrava una gara a chi avesse la moto più rumorosa. La cosa che ha colpito particolarmente è quanto fosse partecipe e coinvolto il pubblico di tutte le età. Al termine della sfilata, che al dire il vero non è mai veramente finita, di nuovo tutti in albergo.

Domenica

Il giorno dopo ci attendeva la gita sullo Stelvio. E così, partenza alle 9.30 e via verso il Passo. Tornante dopo tornante la temperatura scende e il fresco rende ancora più piacevole il paesaggio ci si presentava. Qualche anno fa, i presentatori del programma britannico "Top Gear", a bordo dei loro bolidi, avevano definito la strada che porta allo Stelvio come " la strada più bella del mondo" e forse non avevano tutti i torti. Dopo una breve sosta su al passo, si ritorna in fretta giù a Sondalo, il "villaggio" è ormai quasi deserto e quel che rimane del raduno sono pochi stand, e tante caraffe di plastica. Ad attenderci a Sondalo c'è una sorpresa: una gita in elicottero. Il paesaggio visto dall'alto fa tutto un altro effetto e sembra quasi di poter toccare le montagne che circondano la vallata. Atterriamo con sorrisi da bambini stampati in volto. Tutti a pranzo, poi in sella, si torna a Milano, la vacanza è finita. In questo fine settimana, insieme a motociclisti di tutti i tipi abbiamo celebrato il mito della moto. Ci vediamo alla trentasettesima edizione.

I racconti di Moto.it: Legittima difesa

di Antonio Privitera | La notte del primo settembre 1970 tre corpi senza vita furono rinvenuti in un casolare della campagna pugliese; i volti erano orrendamente sfigurati e la loro identità non fu mai chiarita

La notte del primo settembre 1970 tre corpi senza vita furono rinvenuti in un casolare della campagna pugliese; i volti erano orrendamente sfigurati e la loro identità non fu mai chiarita. In seguito ai primi sopralluoghi degli inquirenti, fu accertato che all'interno del casolare era stata allestita una elegante dimora fornita di dispositivi tecnologici per ogni tipo di esigenza: tra questi, un complesso dispositivo consentiva di gestire una piattaforma sopraelevata sulla quale giacevano trenta motociclette: il meccanismo era in grado di prelevare e posizionare una moto a scelta per ognuno dei cinque garage dell'edificio, aprendo quest'ultimi contemporaneamente. Le motociclette ritrovate all'interno della rimessa erano dei prototipi privi di marca e contrassegni di legge e non fu possibile collegarle alla produzione di alcuna casa motociclistica conosciuta; si pensò fossero esemplari unici assemblati artigianalmente da un ricco appassionato. Il casolare risultò intestato ad una società di comodo con sede in un paradiso fiscale e vani furono i tentativi di risalire ad una persona fisica che potesse essere ritenuto l'occupante del fabbricato. Il medico legale stabilì il momento dell'uccisione dei tre uomini nella sera del primo settembre indicando presumibilmente l'arma del delitto in un pesante oggetto con cui l'autore del massacro aveva inferto un colpo mortale al capo di ciascuno dei tre sfortunati, i cui corpi furono ritrovati grazie ad una telefonata anonima di una donna ad un quotidiano svizzero. Il maresciallo di Polizia Calogero Parisi, un siciliano trapiantato nel tacco d'Italia da una ventina d'anni, si occupò dei primi rilievi: il casolare, dai numerosi interrogatori dei vicini, risultò del tutto abbandonato: nessuno era stato mai visto uscire o entrare, meno che mai il giorno del triplice delitto. Invece no. Il magistrato incaricato di fare luce sui fatti era il dottor Antonio Vernullo: aveva ottenuto l'assegnazione dell'inchiesta sui tre sfigurati chiedendola con insistenza al dottor Aricò, l'anziano procuratore capo. Vernullo annaspava tra laconiche dichiarazioni ottimistiche alla stampa e interiore scoramento. Era un uomo di trentasei anni che viveva da solo in un appartamento modesto e ordinato; sette anni addietro aveva festeggiato l'ingresso in magistratura con l'agognato acquisto della sua prima motocicletta. Non era il tipo da velocità folli e usciva in moto ogni sera, da solo: nella mente il delitto del quale nessuno immaginava né il movente né l'identità degli uccisi. Passarono sei mesi e i delitti della cascina erano ancora irrisolti. Spentosi il clamore mediatico, Vernullo inoltrò la richiesta di archiviazione al procuratore capo il quale, a sua volta, non riuscì firmarla poiché fu rinvenuto la mattina successiva nel proprio ufficio, seduto alla

scrivania con la penna in mano, la richiesta di archiviazione davanti e il cranio fracassato da un pistone di 104 mm di alesaggio ritrovato, venato di sangue, accanto al corpo. L'uccisione del procuratore generale riaccese l'attenzione dei giornali e delle televisioni sul caso e i riflettori dell'opinione pubblica furono di nuovo puntati su Vernullo, che si barricò in procura sotto il tiro incrociato dei media e dei colleghi che esigevano una spiegazione. Chiese una scorta, negata, limitò le uscite al minimo indispensabile e smise di fumare, ma non di andare in motocicletta la sera.
Cinque giorni dopo l'omicidio del procuratore capo, bussò alla porta del suo ufficio il maresciallo Parisi.

- Buongiorno dottore, posso?
- Ah, buongiorno maresciallo, che c'è?
- Novità, per lei.- e si avvicinò alla scrivania dove Vernullo era chino.
- Mi scriva un rapporto...
- Riguardano i tre morti nel casolare.
- Sono occupato, Parisi. Scriva e poi vediamo.
- Dottore, mi dia retta: è importante.
Vernullo alzò gli occhi e scrutò Parisi: - si accomodi.
- Grazie. Posso accendere una sigaretta?
- Faccia pure, non è ancora reato fumare nei luoghi pubblici.
- Lei va in moto, vero dottore?
- Come fa a saperlo?
- Ho visto la macchia sulla scarpa destra...
- ...stia tranquillo: tra non molto le vedrà solo sulle scarpe sinistre, stanno arrivando i giapponesi con le loro moto potenti, affidabili, veloci... e tutte col cambio a sinistra: dicono che ci colonizzeranno.
- Le ho viste pure io le moto giapponesi. Belle, senza dubbio. Nel mio piccolo pure io vado in moto, sa? Ho un Moroni "4 di mazze". Guardi, ho anche la macchia sulla scarpa destra, mannaggia... mia moglie mi fa sempre la predica che rovino le scarpe, con quello che costano...
- Non pensavo. Ma lei è venuto qua per parlare di motociclette e di scarpe?
- No, volevo parlarle dell'omicidio del dottor Aricò.
- ...se ne sta occupando Di Benedetto. Parli con lui.
- Credo che invece sia meglio che ne parli con lei.
Vernullo si tolse gli occhiali e si sfregò la faccia con le mani, mettendole ai lati della testa.
- Non voleva parlarmi dei tre sfigurati nella casa in campagna?
- Ci arriviamo tra poco, dottore; intanto, mi dica: che bisogno c'era di ammazzare il procuratore capo?
Le parole di Parisi riempirono la stanza come la miscela prima della combustione dentro il cilindro: era imminente la fine della fase di compressione. Valvole chiuse. Lo stantuffo sale rapidamente verso il punto morto superiore incrementando la sua velocità lineare. La scarica elettrica parte dall'accensione.
Fa caldo, la temperatura aumenta con la pressione. C'è un istante in cui il moto del pistone si ferma. Non se ne accorge mai nessuno, ma il pistone si ferma per un brevissimo attimo prima di invertire il moto e scendere giù in picchiata sprigionando la forza propulsiva. E' in quell'istante che si decidono le sorti di una combustione ben fatta perché, anche se il pistone è fermo, la temperatura aumenta lo stesso e la colonna di gas esplosivi continua a comprimersi, non ha vie di fuga: le valvole si apriranno solo dopo la combustione.
Scintilla. Scoppio.

- Aricò mi aveva detto che avrebbe certamente archiviato l'inchiesta. Ho dovuto fermarlo.
- Ammazzandolo con un pistone di più di dieci centimetri di diametro che non si sa nemmeno a che moto appartenga?? Di Benedetto sta cercando la provenienza di quel pistone scomodando l'FBI, l'Interpol e forse pure la NASA; dottore, ma chi gliel'ha fatto fare? Perché?!
- Con la chiusura delle indagini non avremmo mai scoperto i colpevoli del triplice omicidio del casolare... maresciallo, non è anche suo desiderio che i responsabili vengano arrestati?
Parisi rigira tra le mani il pacchetto di sigarette; sospira e lasciando che la cenere diventi lunga un centimetro si rivolge di nuovo al giudice:
- Dottor Vernullo, lei è sposato? No, vero?
- Non è una grande scoperta, la sua.
- Io invece sì. Non è un bel matrimonio, il mio. La motocicletta è la mia principale via d'uscita da una vita quotidiana avara di soddisfazioni. Con mia moglie non ci capiamo, non ho figli e non spero più di averne. Ho già quarantasette anni e la mia consorte ne ha uno in più.
- E perché mi dice questo, come pensa che possa interessarmi?
- Perché abbiamo qualcosa in comune. Nemmeno la sua vita mi sembra sia granché... gli uscieri della procura la vedono abbandonare l'ufficio la sera e...

Continua su **Moto.it**

Andrea Buzzoni: "Per il prossimo anno puntiamo a un top rider"

di Carlo Baldi | Con il Direttore di BMW Motorrad Italia ed il responsabile del progetto Superbike e Superstock facciamo il punto della situazione per quanto riguarda la sua squadra e i progetti per il 2013

Andrea Buzzoni è il Direttore di BMW Motorrad Italia ed il responsabile del progetto Superbike e Superstock. Lo abbiamo incontrato al Motorland Aragon e ne abbiamo approfittato per fare il punto della situazione per quanto riguarda la sua squadra ed i progetti per il 2013. Lo scorso anno Buzzoni ed il team manager Serafino Foti furono ad un passo dall'ingaggiare Carlos Checa e non è detto quindi che non ci riprovino anche quest'anno. Il team BMW Italia ha molte ambizioni e deve dare visibilità ai propri sponsor per cui se non arriverà il campione spagnolo Buzzoni ed il suo staff cercheranno comunque di ingaggiare un top rider, che non è detto che venga per forza dalla Superbike.

Andrea non si può dire che la vostra stagione stia andando male, però forse all'inizio le vostre aspettative erano superiori ai risultati raccolti sino ad ora.
«Se guardiamo i punti raccolti in effetti la stagione non sta andando come speravamo. Però sia a Misano che ad Aragon Badovini ha dato un forte segnale di ripresa lottando nel gruppo dei primi e ad Aragon si è giocato il podio sino alla fine. Questo ci conferma che la nostra moto è vincente. E' da podio».

> "Le ***nostre ambizioni*** devono essere lucidamente ***corrispondenti alle nostre energie***, alle nostre capacità, ***alle nostre risorse*** sia economiche che tecniche"

Senza nulla togliere ai due piloti che ora corrono con voi, penso che le vostre ambizioni siano rimaste invariate rispetto allo scorso anno quando a Portimao, nell'ultima gara della stagione, avete fatto un'offerta a Carlos Checa.
«I nostri programmi sono rimasti gli stessi e non li abbiamo certamente ridotti. A mio parere le nostre ambizioni devono essere lucidamente corrispondenti alle nostre energie, alle nostre capacità, alle nostre risorse sia economiche che tecniche. Penso che la nostra squadra possa competere per il podio o comunque essere costantemente nella top five. Quest'anno questo non è successo e quindi non siamo completamente soddisfatti. Per il 2013 punteremo quindi ad un top rider in quanto riteniamo che in questo sport e soprattutto nel mondiale Superbike il successo dipenda almeno al 70% dal pilota. Noi vogliamo e dobbiamo assicurarci un pilota che riesca a competere per il titolo mondiale».

Dal punto di vista tecnico i vostri cugini tedeschi sono cresciuti molto rispetto allo scorso anno, anche all'apporto di un pilota come Melandri e di uno staff tecnico di primordine. Siete migliorati anche voi? A che punto siete per quanto riguarda moto e tecnici?
«Il livello del campionato Superbike è cresciuto moltissimo. Basti pensare che il miglior tempo di Badovini ad Aragon di quest'anno è stato migliore di quello che fece segnare Melandri lo scorso anno quando vinse la gara. Questo può dare l'idea di quanto sia cresciuto il mondiale 2012 rispetto allo scorso anno. Il team BMW tedesco ha certamente usufruito dell'esperienza e delle capacità di Melandri. Marco non è solo un talento per come guida, ma è anche molto bravo a lavorare sulla moto e a fornire al suo staff tecnico le informazioni necessarie per migliorare la moto. Inoltre il motore della S1000RR è migliorato molto, soprattutto per quanto riguarda l'erogazione, mentre la potenza è invece quasi rimasta la stessa.
Per quanto ci riguarda Ayrton sta andando molto meglio rispetto allo scorso anno, anche se ancora non abbiamo raggiunto i risultati che ci eravamo prefissati».

Cosa vi aspettate da qui alla fine del campionato?
«Siamo fiduciosi per quanto riguarda la seconda parte del campionato. Come dicevo prima Ayrton ha mostrato ottimi segnali di miglioramento e nelle ultime gare siamo andati vicini al podio.
Anche considerando il tipo di tracciati che ci aspettano penso che possiamo sperare in qualche podio, magari già ad iniziare da Brno che è una pista che piace a tutti e due i nostri piloti». M

Test Aragon: il 17" passa l'esame

Prove di futuro ad Aragon: nei test di ieri i piloti hanno avuto modo di toccare con mano gli pneumatici da 17" che utilizzeranno a partire dall'anno prossimo. Sykes il più veloce

I test post-gara di Aragon sono stati il teatro delle prove generali per la più importante novità regolamentare dell'anno prossimo: il ritorno alla misura di 17" per le coperture dopo che, ad inizio anni duemila, la Superbike aveva seguito l'indirizzo tecnico della MotoGP con l'adozione pervasiva dei 16,5". Con la condivisibile intenzione di riavvicinarsi alla produzione di serie, contenere i costi e rendere più efficace lo sviluppo delle coperture in normale vendita per uso amatoriale – tanto su strada che in pista – Infront, assieme al fornitore unico Pirelli ha "aperto" al 17", offrendo a tutte le squadre la possibilità di iniziare a lavorare con ampio anticipo su quello che sarà il prodotto di riferimento per l'anno prossimo. E' stato Sykes, con la sua Kawasaki, il più veloce della giornata di test. Una giornata a cui curiosamente, nonostante i costi fossero interamente sostenuti da organizzazione e fornitore degli pneumatici, non hanno preso parte il team Red Devils ed Effenbert, e nella quale i team Parkingo MTC, Grillini Progea e Pedercini hanno preferito non "assaggiare" i nuovi 17" per concentrarsi sulle sole soluzioni da 16,5" disponibili.

Da tutte le altre squadre sono arrivati riscontri positivi: a parità di mescola (SC1 sia per il 16,5 che per il 17), tutti i piloti hanno fatto registrare miglioramenti oscillanti fra i due decimi di Sykes – che già con il 16,5" aveva girato con un ritmo spaventoso – e il secondo e mezzo di Davide Giugliano. I confronti fra le prestazioni dei vari piloti non la dicono tutta: per semplificare il lavoro dei tecnici, i partecipanti al test sono stati divisi in due gruppi, che hanno avuto a disposizione le gomme da 17" la mattina (Max Biaggi, Davide Giugliano, Jonathan Rea, Leon Camier, Leon Haslam, Ayrton Badovini, Loris Baz e Lorenzo Zanetti) o il pomeriggio (Carlos Checa, John Hopkins, Marco Melandri, Michel Fabrizio e Tom Sykes), con temperature dell'asfalto sensibilmente diverse. Più significativo il confronto diretto, che ha appunto fatto registrare miglioramenti per tutti i piloti.
Carlos Checa ha parlato di una prestazione ottimale anche senza modificare l'assetto, di un miglior feeling sull'anteriore e di una miglior stabilità pur in assenza di compromessi rispetto alle caratteristiche delle 16,5". «Il risultato dei test di oggi è una base di partenza senza ombre, molto promettente» ha commentato il Racing Director Pirelli Giorgio Barbier, «su cui costruire nuove evoluzioni. La sfida per noi di Pirelli sarà costruire la nuova gamma partendo da questo interessante progresso». La 16,5" resterà in produzione, dato che un campionato di primissimo piano come il campionato britannico BSB non è stato ritenuto "ancora pronto" per passare al 17".
Inevitabile però pronosticare che lo sviluppo si concentrerà sul nuovo profilo, esattamente come avvenne al momento del passaggio inverso. Per vincere, nel 2013, bisognerà puntare sul 17". M

Il team Pedercini festeggia la prima vittoria dopo 11 anni

di Carlo Baldi | Staring ha vinto ad Aragon la gara della Stock 1000 con la Ninja del team italiano. Tutto il paddock si è stretto attorno alla famiglia Pedercini per festeggiare una vittoria dal valore storico anche per la Kawasaki

Il paddock della Superbike è ancora a misura d'uomo e l'atmosfera che vi si percepisce è uno dei punti forti dei campionati delle derivate dalla serie. Niente barriere, nessun pilota che scappa con il motorino per rifugiarsi nel motorhome. A volte, come a Imola o a Brno, è difficile muoversi e lavorare tra i box e le hospitality, a causa della marea di gente che affolla il paddock, ma questa è la Superbike e a tutti va bene così.

La storia del team Pedercini

Da sempre l'hospitality più accessibile, dove per gli addetti ai lavori (ma anche per amici, conoscenti e amici degli amici) un piatto di pasta ed un bicchiere di birra non manca mai è quella del team Pedercini. Un team storico, presente in Superbike dal 1993, quando da una MotoGP sempre più ostica nei confronti dei privati, la famiglia Pedercini decise di spostarsi in Superbike con le Ducati. Nel 2006 Lucio Pedercini fu costretto a ritirarsi dalle competizioni a causa di un serio infortunio al braccio destro, ma la squadra proseguì la propria attività e dal 2007 iniziò a partecipare anche alla Superstock 1000. E proprio da questa categoria arrivò la prima vittoria quando il 9 Settembre 2001 ad Assen l'italiano Mauri tagliò per primo il traguardo, davanti ai padroni di casa Bakker e Withag. Nel 2007 la Ducati mette in pista le nuove 999 F07, ma nonostante la serietà (anche nei pagamenti) dimostrata per anni dalla famiglia Pedercini, le nuove moto non vengono concesse al team italiano, che decide allora di passare alla Kawasaki. E la vittoria di Staring domenica in Spagna non è stata storica solo per il team Pedercini, ma anche per la casa di Akashi che non vinceva una gara di Stock 1000 dal 2000, quando a Brands Hatch Gary Mason portò alla vittoria la ZX 9R. Corsi e ricorsi storici : Mason è il pilota che quest'anno ha corso con il team Pedercini a Donington in Superbike, in sostituzione dell'infortunato David Salom.

Un trionfo condiviso da tutti

Momenti davvero emozionanti quelli di domenica scorsa quando sotto (ma anche sopra) il podio le lacrime si trattenevano a stento e tutti si congratulavano con la squadra italiana. Non capita spesso di vedere tanta gente, avversari compresi, stringersi attorno ad un pilota e ad una squadra per una vittoria. Il trionfo di Staring e del team Pedercini è stata anche la vittoria di tutte le squadre private, di chi fa fatica a raccogliere il budget per correre e di chi crede ancora nelle persone e non solo nel Dio denaro. Proprio come David Salom che qualche mese fa ha rinunciato a salire sulla Kawasaki Superbike dello sfortunato Lascorz, in segno di riconoscenza verso chi aveva creduto in lui quando nessun altro lo faceva. Persone con dei valori e dei sentimenti.
Come Bryan Staring che l'anno scorso ha lasciato la bellissima e soleggiata Australia per trasferirsi nelle nebbie del mantovano. Bryan è stato campione australiano 125, 600 e Superbike e lo scorso anno ha deciso che era giunto il momento di uscire dai propri confini e di confrontarsi con i piloti stranieri. Troy Bayliss giura sulle capacità di questo taciturno e sensibile australiano, che al Motorland Aragon ha dato otto secondi al suo ex compagno di squadra Guarnoni e più di undici a Baroni ed alla BMW. Partito in testa, Staring ha sempre tirato come un matto, facendo segnare il giro veloce della gara.
Si è calmato solo quando a due giri dalla fine si è voltato ed alle sue spalle non ha visto nessuno. «Ero così concentrato che non guardavo la tabella che i miei meccanici mi esponevano. Inoltre il cruscotto della moto si era guastato e io ero convinto che i miei inseguitori fossero dietro a me, vicinissimi. Solo verso la fine mi sono girato e non vedendo nessuno alle mie spalle ho capito che stavo vincendo la mia prima gara in Europa».

Pedercini: una famiglia!

Una grande soddisfazione per lui e per i suoi meccanici. Il giusto riconoscimento per la famiglia Pedercini nella quale mamma Donatella dirige l'hospitality, papà Donato (ascolta la sua intervista) è il team manager e guida uno dei due camion. L'altro lo guida Lucio (al quale spetta il compito più difficile : trovare gli sponsor), alternandosi con suo fratello Ivan, direttore tecnico della squadra Superbike. I meccanici sono gli stessi da molti anni e fanno ormai parte della famiglia. In Superbike Salom e Mercado stanno facendo fatica. E' difficile combattere con tanti piloti ufficiali e con team che dispongono di budget dieci volte superiori a quelli del team italiano.
Ma loro ci provano e lottano con quello che hanno e ci mettono tutto il loro impegno e la loro passione. Il giorno che i privati non ci saranno più, quando realtà come quella dei Pedercini non avranno più spazio, il motociclismo non sarà più lo stesso e avrà perso gran parte del suo fascino. Speriamo però che non accada mai e nel frattempo : bravo Staring e bravi Pedercini!

Monza: l'asfalto era difettoso, i responsabili sapevano!

Intercettazioni pubblicate oggi svelano terribili retroscena sulla gestione dell'Autodromo di Monza: i responsabili sapevano di un problema all'asfalto in Parabolica, ma hanno colpevolmente taciuto in occasione della prova del Mondiale Superbike

Emergono nuovi sviluppi nell'affaire Monza. Ricordate la prova italiana del Mondiale Superbike, quella in cui sono stati corsi si e no una decina di giri complessivi, con tentativo di sciopero dei piloti, cadute, polemiche e quello che sembrava, all'epoca, una scena non all'altezza di un campionato del mondo? Ora, a seguito di indagini (forse all'inizio ritenute fin eccessive) stanno venendo alla luce dei retroscena a dir poco terrificanti, che svelano non solo come la situazione fosse realmente pericolosa, ma come i responsabili del circuito (Stefano Tremolada, responsabile della pista di Monza, e Giorgio Beghella Bartoli, direttore tecnico dell'Autodromo) fossero a conoscenza di gravi problematiche che affliggevano l'asfalto in zona Parabolica, ma abbiano colpevolmente taciuto per coprire gli interessi dell'autodromo. L'intercettazione, pubblicata stamattina dal Corriere della Sera, è degna del peggior reato. «E' che sono caduti in tre» esordisce Tremolada. «Dove?» risponde Bartoli. «Eh, là» «CaXXo!» «Il problema salterà sicuramente fuori» «Si vede?» «Eh, credo di si... stanno andando a controllare». «Stefano, eventualmente noi scopriamo la cosa adesso, eh? Tu scopri che quelle cose lì vanno un po' giù... comunque, se loro non te lo tirano fuori, non dire niente» «No, sto zitto». Verrebbe da sorridere nel pensare alla leggerezza con cui si è accusato i piloti di scarso coraggio e professionalità nel non voler correre, o alle polemiche nate sugli pneumatici messi a disposizione da Pirelli, non fosse che, invece, c'è da farsi venire i brividi di paura e rabbia per la malafede con cui l'Autodromo, nella figura di due dei suoi responsabili, ha nascosto una situazione di oggettivo pericolo che avrebbe potuto costare la vita a piloti, atleti, sportivi. Attendiamo gli sviluppi della vicenda.

Philippaerts: “Ci sarò, più forte di prima!”

di Massimo Zanzani | Riuscito perfettamente l’intervento chirurgico, il toscano ed il primario che lo ha operato ci parlano del suo incidente nel GP di Svezia e delle conseguenze cliniche

L’incubo è finito. Ma ora per David Philippaerts inizia la sfida più impegnativa, forse la più difficile della sua carriera. Una scommessa che deve infondergli grinta e determinazione per riportarlo fisicamente ai suoi massimi livelli, che deve permettergli di lasciarsi alle spalle i suoi due brutti e sfortunati incidenti così da non trascinare alcun limite psicologico, e che deve permettergli di trovare un soddisfacente accasamento per il 2013 visto che le prospettive di continuare la collaborazione con la Yamaha si erano affievolite già prima del GP di Svezia. Fortunatamente l’intervento chirurgico effettuato nel Spedali Civili di Brescia dal prof. Pier Paolo Borelli, luminare dell’avambraccio coinvolto nella stesura delle Linee Guida Nazionali sul trattamento delle fratture di polso, è riuscito alla perfezione e ora per DP19 si prospettano circa tre mesi di recupero prima di poter riprendere gli allenamenti in vista della prossima stagione MX1. David è uno a cui piace fare la differenza, e anche nel caso dei suoi due incidenti non si è smentito trovandosi a distanza di un anno protagonista di due cadute praticamente uguali. Al contrario di quella fatta in Germania durante un allenamento, quella di Uddevalla è stata improvvisa e dovuta all’arresto della moto al momento dello stacco da un panettone di non meno di 20 metri. Uno stop improvviso di cui non si conoscono ancora le cause visto che il team Yamaha Monster Energy sta attualmente portando avanti le verifiche. Chi come noi ha assistito in diretta alla caduta ha capito subito che qualcosa non aveva funzionato. Ancora prima della metà del salto David era già con l’avantreno che stava sfiorando il terreno e la ruota posteriore troppo alta, tipico di quando ci si ribalta in avanti. «Mi sono trovato di colpo con la moto che non ha risposto – ha commentato l’ex iridato MX1 – non ero altissimo da terra ma senza poter dare gas ha avuto il sopravvento la forza giroscopica e cadendo in avanti non ho potuto fare altro che cercare di proteggermi allungando le braccia. Che purtroppo si sono di nuove spezzate. Il dolore non è stato fortissimo, ma ho capito subito cosa era successo perché mi sono trovato nella medesima situazione l’anno precedente». Preso in osservazione dal medico della FMI dott. Moreno Scevola, lunedì David è tornato in Italia per sottoporsi a una non semplice operazione che lo specialista di ortopedia e chirurgia della mano e del polso Pier Paolo Borelli ha condotto in maniera encomiabile. «La rifrattura di entrambi i polsi a livello delle due placche già applicate per le fratture dell’incidente precedente sono un evento estremamente raro – spiega il medico appassionato motociclista proprietario di una Vespa del 1973 originale in tutti i pezzi esterni dotata di un motore a quattro tempi che fa 50 km con un litro - questo significa che la dinamica del trauma è stata violenta al punto da scardinare le viti di ancoraggio alle placche messe precedentemente nella parte più grossa del radio, all’estremità distale che forma il polso».

La stessa cosa su entrambi i polsi?

«Sia il destro che il sinistro, la cosa rara è prorpio questa, che si è rotto tutti e due i polsi

> La dinamica è stata ***talmente elevata*** dal punto di vista ***dell'energia traumatica*** che ha determinato di nuovo l***a frattura del radio*** e le viti si sono letteralmente piegate

nello stesso modo. In maniera estremamente grave, e proprio perché erano ancorati a delle viti che si sono piegate nell'impatto e hanno permesso al radio di rompersi di nuovo».

Come ha dovuto portare avanti l'intervento?
«E' stato necessario rimuovere entrambe le placche, che erano state applicate in due interventi diversi e da due chirurghi diversi. Ed erano due placche di due differenti marche, anche se entrambe di ultima generazione cioè del tipo a stabilità angolare perché le viti sono bloccate alla placca. Quando penetrano nell'osso rimangono comunque legate alla placca, ed il sistema funziona come un fissatore interno. La dinamica è stata talmente elevata dal punto di vista dell'energia traumatica che ha determinato di nuovo la frattura del radio e le viti si sono letteralmente piegate. La difficoltà è consistita nel fatto che innanzi tutto bisognava recuperare lo strumentario esattamente identico a quello dell'applicazione, perché i cacciavite sono diversi a seconda del tipo di placca.
E siccome i polsi erano deformati, bisognava intervenire in tempi rapidi per evitare delle compromissioni dei tendini che erano costretti a questa curva in percorso anomalo. Quindi abbiamo dovuto far arrivare i cacciavite da due differenti ditte, oltre a prevedere di avere anche delle difficoltà di rimozione. Per cui abbiamo deciso di fare un unico intervento che è durato cinque ore, e fortunatamente siamo riusciti a toglierle con pochi problemi rispetto a quelli che temevamo. Abbiamo rimosso le viti e le placche esistenti, e abbiamo rifatto l'intervento inserendo placche svizzere, sempre di ultima generazione, che danno ancora più stabilità al montaggio e che consentiranno a David di riprendere il movimento dei polsi già tra una settimana, e questo vuol dire accelerare tantissimo i tempi di recupero».

E quando si riparlerà di tornare in moto?
«Io penso che potrà ricominciare gli allenamenti a fine settembre, inizio ottobre. Per sottoporsi a traumi ad elevata energia come quelli di una gara bisognerà però aspettare fino a sei mesi. Però per la ripresa del movimento questo tipo di fissaggio già in sala operatoria ha dato delle buone sensazioni, e tra una settimana può ricominciare a muovere i polsi».

Le placche dovranno essere tolte in futuro?
«No, si chiamano placche a basso profilo e sono talmente sottili che solitamente non vengono rimosse, anche perché eliminarle potrebbe presentare delle sorprese. Però a differenza di quelle che lui aveva applicato dove si vedevano un po' sporgere le viti le placche elvetiche che ho utilizzato hanno un fissaggio a placca autobloccante e le viti sono più semplici da rimuovere in caso di necessità. Comunque sono talmente a basso profilo che io ho operato un centinaio di pazienti e ho dovuto rimuoverne solo il dieci per cento». Tra qualche giorno David uscirà dall'ospedale, e inizierà la sua lunga riabilitazione. «Non vedo l'ora – ci ha detto DP19 – voglio tornare come prima, anzi più forte di prima».
Gli avversari sono avvisati, così come i team che se per il prossimo anno vogliono un valido pilota in cerca di riscatto sanno dove bussare.

Trial. Sesto titolo outdoor per Toni Bou

Toni Bou si è aggiudicato il GP d'Italia e matematicamente anche la corona, la sesta, di campione del mondo di trial outdoor

Weekend difficile per il campione della Montesa che a Santo Stefano D'Aveto, nella tappa italiana del campionato, si giocava la vittoria finale. Per avere la matematica certezza della vittoria gli bastava battere Fajardo. La gara, piena di colpi di scena e con un continuo ribaltarsi del pronostico, è stata pesantemente condizionata dagli infortuni. Il pilota della Beta infatti ha riportato una forte contusione in una caduta nelle prime zone. Via libera per Bou quindi, ma alla terza zona anche il campione Montesa ha iniziato ad accusare dolore e uno stiramento che si era procurato nella tappa di Andorra gli ha tolto fluidità nei movimenti laterali per il resto della competizione. Approfittando dei malanni degli avversari Cabestany sembrava avere la strada spianata verso il gradino più alto del podio, ma dopo una partenza impeccabile è andato in calando nelle ultime zone. Così, contro ogni pronostico, Bou si è aggiudicato anche la tappa italiana davanti a Fujinami e Cabestany. Il campione spagnolo festeggia in Italia il sesto titolo outdoor di trial dopo una giornata piena di colpi di scena che però lo ha di nuovo incoronato re del trial.

Il debutto della Beta EVO 2013

Il GP d'Italia è stato anche l'occasione per Beta di presentare la nuova EVO 2013. Jeroni Fajardo ha portato a battesimo l'ultima nata della casa di fiorentina in una gara davvero sfortunata che nelle prime fasi lo ha visto vittima di un lieve infortunio ad una gamba. Questo purtroppo lo ha condizionato per tutta la gara, non permettendogli di andare oltre il 6° posto finale.

La classica dell'enduro d'epoca di Zschopau

di Emanuele Vertemati | Abbiamo seguito la 12°Adac Classic Gelandefahrt, per il giro attorno alla città di Zschopau. Oltre 280 gli iscritti che hanno preso parte all'evento. Domenica gara interrota, Gernot Lower è stato colto da un malore dopo pochi km dal via

Nel 2001 avevano iniziato con un'esposizione statica. Solo per i due marchi di casa. Poi, nel 2002 la prima gara, con una classe dedicata alle moto straniere. Domenica scorsa, in occasione dell'edizione 2012, erano oltre 280 gli iscritti alla 12°Adac Classic Gelandefahrt "Rundum die MzStadtZschopau". Per il "giro attorno alla città di Zschopau" – questa la traduzione - , luogo dove le efficacissime MZ prendevano forma, sono arrivati persino dalla Norvegia. Quattordici ore di viaggio, più 6 di traghetto. Gli iscritti sono perlopiù i tedeschi, poi ci sono Belgi e Olandesi, insieme a qualche presenza dalla vicina repubblica Ceca. Italiani ridotti a poche decine, ma va bene uguale. Anzi non guasta. Meno gente ansiosa solo di fare bella figura in classifica, dopo aver passato tutto il giorno, giro dopo giro, col coltello tra i denti. In terra germanica l'atmosfera è più rilassata, festosa, meno agonistica. L'occhio al risultato c'è, ma è altrettanto importante fare "baracca", casino, stare in compagnia. Più birra, meno classifica. Come ben interpretato, nei due o tre giorni passati di stanza nella ex DDR, da quel gruppo di amici friulani molto ospitali, legati al sito "Moto veci eveloci": accampamento organizzato con pentoloni e fornelletti per la pasta, dolci fatti in casa, formaggi e salumi tipici, centinaia di bottiglie di pils consumate, altrettante pronte da bere, oltre a vino, amari, superalcolici e musica a palla. Con i Boney M. di sottofondo, tanto per ritornare indietro almeno al 1978. Quando il Rotax era già in auge su Swm e altri magnifici esemplari di moto italiane e straniere, che in quegli facevano bella mostra anche fuori dal liceo.

Milleseicentochilometriepoi..unatragicanotizia,edètuttofermo

Gernot Lower, 72 anni, è uno che ci sa fare a tal punto che una moto se l'è fatta da solo. Tutta artigianale, col solito Sachs, e un inconfondibile serbatoio giallo un po' spigoloso. Per lui, domenica, è stato l'ultimo giro, felice. Colto da malore dopo pochi km dal via, il tedesco di Grossenlupnitz è mancato per arresto cardiaco. Una disgrazia tremenda, in un giorno di festa, e di lì a poco si fermerà tutto, – come del resto era accaduto alcune settimane fa, in occasione della gara di gruppo 5 a Primaluna (Lc), dove per gli stessi motivi era morto Paolo Bresolini, 56 anni del moto club La Marca Trevigiana. Non ci sono se e ma: torniamo al paddock, scossi e increduli, pensando, tuttavia, che qualcosa

debba accadere. Questo grande circo non può chiudere, così all'improvviso. Invece, è così. Ci mancherebbe altro. Giusto il tempo di fare pochi metri nel bosco, assaporando lentamente quel che avremmo trovato in una lunga e appassionante giornata di enduro con la moto vecchia. Il pellegrinaggio verso Zschopau era iniziato 875 km fa, con un amico che qui ne aveva già fatte una decina di edizioni – ed è di casa con tutti -, ma niente da fare.
Mi consolo andando a girare in una pista semiabusiva, a una trentina di km di distanza: pago 10 euro a un ragazzo più abusivo della pista e posso starci quanto voglio. Ha un terreno talmente conciato, tra enormi pozze stagnanti e canali rinsecchiti, che mi sembra impossibile, in realtà sarà una bella occasione per allenarsi. Vuoi mica andare a casa senza aver toccato il manubrio?

Il venerdì al villaggio: quando è l'attesa a galvanizzarti

Qui, come a Isny, nell'Allgau - dove ogni anno dispari si svolge un evento simile - , quel che conta è il rito, se il cronometro è troppo faticoso da inseguire. Figuriamoci, a me da' ansia; il mio socio pare, invece, interessato solo alle pubbliche relazioni, condite da bottiglie di vino come gadget. In cambio, però, torna a casa con qualche pezzo di MZ, buono se non altro per tirar fuori l'invidia degli amici.
C'è ULF, c'è "Picasso" UWE, attaccato alla pils tanto quanto è un mago a disegnare. E due donne: Veronika Scherr, 51 anni, portati benissimo, con un Maico 440, e Anna Lena Siebenhuhner, 22 anni, su Fantic 125 del 1984. Significativo il calendario omaggio ai partecipanti, con in bella mostra una foto di Harald Sturm, in azione sul solito MZ 250: l'anno va da luglio.. a luglio, così non ti dimentichi l'appuntamento con l'edizione 2013. Ma non è ancora detto che partiamo: pare che i controlli siano molto serrati, occorre avere luci e clacson funzionanti.
Guardo senza speranza il mio devioluci dell'SWM, ma ce la devo fare. E qui salta fuori l'accrocchio: gli amici friulani mi sistemano un bel paio di luci a pile davanti e dietro, mentre per il clacson ci arrangiamo con una trombetta.
"Sei già il terzo che poi passa – mi assicura sorridendo l'amico Tony, animatore di Moto veci e veloci – mi raccomando, poi porta indietro il tutto..."

La partenza

Il sabato, alla partenza, c'è tutto il paese, e oltre. Stefan Reihl, vecchia conoscenza per gli italiani, cultore di Simson, iscritto con un 80, fa lo speaker. Un signore, distinto, sulla sessantina e oltre, firma autografi. E' Frantisek Mrazek, cinque titoli europei tra la fine e l'inizio degli anni '70, con la Jawa. A casa ho appeso una vecchia pubblicità degli RG, con la nazionale cecoslovacca: Cespiva, Masita, e gli altri. Un mito. Uno come lui potrebbe essere della partita. Come chi proprio di appendere il casco al chiodo non ne vuol sapere. Su tutti Herbert Schek, 79 anni, questa volta senza le sue famose Bmw, ma "solo" con un "piccolo" Maico 501 del 1974. O Arnulf Teuchert, ex ufficiale Hercules e Zundapp, protagonista nelle Sei Giorni del 1980 (Brioude) e 1981 (Isola d'Elba). E' il nostro turno, giù dalla pedana, finalmente al via, sotto gli occhi di un folto pubblico. Piccola soddisfazione, penso a chi è rimasto casa per mille motivi, peggio per lui. C'è gente comune, qui non succede granchè di solito, e non ci sono solo gli appassionati. Il giorno di festa sciamano fuori dalle case come formichine in fila salvo poi sparire di lì a poco, quando il "giochino" finirà all'improvviso. Vedere in giro gente, da queste parti, per come la intendiamo noi, è difficile. Gli orari fanno la loro parte, poi: alle cinque di sera è già tutto chiuso. E scende il silenzio. Annullata la festa del sabato sera, ci trastulliamo con una partita degli Europei, un birrozzo e i bagagli da rifare. Domenica tutti a casa. Soddisfatti a metà, ci spariamo altri 870 chilometri. L'anno prossimo andrà diversamente, sicuro, e ci saremo ancora. M

MOTO.IT GUIDA LA PASSIONE

Editore:
CRM S.r.l., Via Melzo 9 - 20129 Milano
P. Iva 11921100159

Responsabile editoriale
Ippolito Fassati

Capo Redattore
Andrea Perfetti

Redazione
Maurizio Tanca
Cristina Bacchetti
Marco Berti
Francesco Paolillo
Aimone dal Pozzo

Grafica
Thomas Bressani

Collaboratori
Nico Cereghini
Giovanni Zamagni
Carlo Baldi
Massimo Zanzani
Lorenzo Boldrini
Enrico De Vita
Ottorino Piccinato
Antonio Privitera
Antonio Gola
Alfonso Rago

COPYRIGHT
Tutto il materiale contenuto in Moto.it Magazine è oggetto di diritti esclusivi di CRM S.r.l. con sede in Milano, Via Melzo 9. Ne è vietata quindi ogni riproduzione, anche parziale, senza l'autorizzazione scritta di CRM S.r.l.

Moto.it
Via Melzo 9- 20129 Milano
Reg. trib. Mi Num. 680 del 26/11/2003
Capitale Sociale Euro 10.000 i.v.
Email: staffmoto@moto.it